MAGYAR
# SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1942 DECEMBER 1. (V. ÉVF. 23 SZÁM)



Sztalingrád bombázására
induló Ju. 88.

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 23. SZÁM * BUDAPEST, 1942 DECEMBER 1

# GRÓF ZICHY NÁNDOR

## nagy beszéde a képviselőházban

# a magyar repülés egyetemes tennivalóiról

A MODELLEZÉSTŐL A REPÜLŐ-MÉRNÖKIG, A RÁKOSI MEZŐTŐL A DON-KANYARIG

*A honvédelmi költségvetés vitájában gróf Zichy Nándor országgyűlési képviselő az egész képviselőház legnagyobb érdeklődése mellett hosszabb beszédben foglalkozott a magyar repülés összes időszerű problémáival. A felszólalás a magyar repülővilágban is a legszélesebb körű érdeklődést keltette.*

*Alkalmunk volt Zichy Nándorral rövid beszélgetést folytatni parlamenti felszólalása alkalmából. Megkérdeztük, hogy milyen szempontok irányították repülőérdekű felszólalásában?*

*— A magyar repülés általános érdekeit kívántam szolgálni ezzel a felszólalásommal. Nemrégiben jöttem haza a frontról és azért halasztottam frontszolgálatom utáni időre a felszólalást, mert azt akartam, hogy az általános tudnivalókon felül még megfelelő harctéri tapasztalattal is álljak a képviselőház elé és hiteltérdemlően tudjam megszólaltatni a magyar repülés égető problémáit.*

*• Zichy gróf parlamenti felszólalásának egyik legérdekesebb része az volt, amikor a légügyi minisztérium felállításáról beszélt:*

*— A légügyi minisztériumban mi, repülők olyan szakminisztériumot várunk, amelyben a szakértő repülők, repülőmérnökök, repülőorvosok és minden más repülőszakértő kezére van bízva a vezetés. A másik célom az, hogy a harctéren küzdő repülőbajtársaim hősies küzdelmét és helytállását ismertessem a képviselőházon keresztül a magyar közvéleménnyel és ezáltal közelebb hozzam a reális helyzet megismeréséhez.*

*Zichy Nándor gróf parlamenti felszólalásában — többek között — a következőket mondotta:*

*— Megnyugvással és örömmel állapithatom meg, hogy az immár több éve folyó világháború tapasztalatai, de a mi saját harctéri tapasztalataink is végre még a legkétkedőbbek előtt is döntően bebizonyították a légierő fontosságát a korszerű hadviselésben.*

„MA MÁR MÁS SZEMMEL KELL NÉZNI A LÉGIERŐT"

*— A háború már éppen elég ideje folyik ahhoz, hogy annak eredményeit összehasonlítani, eseményeit és tapasztalatait párhuzamba állítani tudhassuk. Ebben a háborúban a győzelmekre és a vereségekre egyaránt a légierő nyomja rá a bélyegét. Az a légierő, amely nélkül nincsen eredményes támadás, nincsen kiaknázható siker és nincsen eredményes védekezés. A mindenkori légi helyzet, légi fölény és légi uralom mindenkor döntően érvényesül a földi csapatok harcában. Utalok a német haderő villámsikereire: a lengyel, jugoszláv, görögországi és krétai légi offenzívákra, a francia összeomlásra, az amerikai tengerészet Pearl Harbour-i katasztrófájára, Hongkong, Singapur gyors elestére a német hadierő gyors kaukázusi előretörésére, de Rommel*



*legutóbbi északafrikai hadműveleteire is, ahol megint a pillanatnyi légi fölény és a légi uralom volt döntő befolyással a hadműveletekre. Éppen ezért ma már más szemmel kell nézni a légierő kérdését.*

*— A repülés nemcsak a régi világháborútól a mostani háború kezdetéig, de a legutóbbi háború éveiben is egyenesen megdöbbentő arányokban fejlődött. Amíg 1939-ben a bombázó gépek zöme 300—500 kilométer távolságra tudott átlagban körülbelül 1000 kgr. bombát vinni, a mai gépek hatósugara 1000—2000 km fölé emelkedett és a szállítható bombasúly felugrott gépenkint egészen 8000 kgr-ig. A repülőgépeket páncélozzák fegyverzetük géppuskák mellett mindgyakrabban áll gépágyúkból is. Tökéletesednek a repülőgép műszerei, amelyek lehetővé teszik a minden időben való repülést. A légitámadások lehetőségének és a támadások pusztító erejének növekedésével párhuzamosan a légiveszélyezettség foka is nőtt. A Budapest elleni légitámadások intés volt számunkra, melyeknek tanuságait le kell vonni és megfelelő ellenintézkedéseket kell megtenni. Nekünk jelenleg csak az ellenséges légitámadások ellen kell*

*védekeznünk. Tegyünk meg tehát mindent, hogy országunk termelő munkáját és a harctéren küzdő katonák otthonát támadások ellen megvédjük.*

### MIT JELENT AZ ERŐS LÉGIERŐ?

*— A magyar légierő jelentősége nemcsak a harctéri helyzet, hanem hazánk dunavölgyi kulcshelyzete szempontjából is szembetűnő. Erős légierő jelenléte a legjobb preventív intézkedés minden lehetőséggel szemben.*

*Az ütőképes légierő azonban az a pajzs, amely minden meglepetéssel szemben megvédi otthonainkat és egyben az a sujtó kard is, amelyik földre teríti azt, aki ellenünk támadni merészelne. A légierő nélkül azonban a támadáshoz és védekezéshez szükséges legfontosabb fegyvere hiányzik honvédségünknek. A mi repülőink kiváló repülők, bizzunk bennük, adjunk nekik olyan korszerű fegyvert, amellyel harcoló csapatainkat mindenütt eredményesen tudják támogatni, otthonukat pedig mindenkivel szemben megvédeni.*

*— Erős magyar érzésű, kiváló szellemű, tökéletesen kiképzett és a legjobb repülőanyaggal ellátott magyar légierő legyen a célunk.*

*Hosszasabban foglalkozott a magyar légierő kiképzésének mai állapotával, majd elmondotta, hogy a kezdeti nehézségek azért voltak, mert repülőiparunk akkor elégtelen volt. Majd igy folytatta:*

*— A külföldi, főleg a korszerű repülőanyag beszerzéséről bebizonyosodott, hogy az csak békeviszonyok között lehetséges. Háborúban a harcolóknak maguknak van arra elsősorban szükségük.*

*— A légierő kiegészítése, pontosabban az úgynevezett hajózó személyzet utánpótlása — mint mindenütt a világon — nálunk is az önkéntes jelentkezés alapján történik. A kiegészítés egész rendszere áll kiépítés alatt, hogy a repülés iránt érdeklődő és oda törekvő magyar fiatalság minél nagyobb számából lehessen a testileg és szellemileg rátermetteket kiválasztani. A Magyar Aero Szövetség irányítása alatt a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap anyagi támogatásával a levente egyesületeknél és a cserkészeknél, valamint az ország számos középiskolájában a repülőgép modelezéssel és ezzel kapcsolatban a repülés gondolata iránti érdeklődés felkeltésével gyüjtjük össze a magyar ifjúságot már kiskorában a repülők táborába. Ezekből a fiukból választódik ki majdan rátermettsége és hajlama alapján a későbbi pilóta, a repülőmérnök és egyéb repülőszakszolgálatos emberanyag. Már a középiskola felső osztályaiban, illetve a tanoncévekben ennek a kiképzésnek a menete a sikló- és vitorlázó repüléssel és szerelőoktatással folytatódik, hogy mire a katonakötelescorba lépnének, alapos előképzést kapjanak már a repülésben. Ezt a haderőn kívüli repülőelőképzést fejezi be az ország számos repülőterén folyó motoros pilótakiképzés, amelynek sikeres elvégzése után veszi át a honvéd légierő a gyakorlatilag és elméletileg tökéletesen előképzett újoncot a magasabbfokú katonai repülőkiképzésre. Katonai szolgálatának befejezése után újra rendelkezésére állnak a MAESz kiképző keretei és a különböző vitorlázó és motoros sportrepülő egyesületek, amelyekben repülőgyakorlatát megtarthatja, tudását sportbeli teljesitmények révén is fejlesztheti. Ezt hívjuk haderőn kívüli repülőelőképzésnek, amely azonban sok időt és szervezést igényel, de ennek sikerétől függ a honvéd légierők később szükséges pilótáinak hajózó és földi szakszemélyzetének zökkenésmentes és a tervezett létszámviszonyoknak megfelelő kiegészítése.*

### ELISMERÉS A MAGYAR SZÁRNYAKNAK, AZ IFJÚ REPÜLŐNEK ÉS A REPÜLÉSTUDOMÁNYNAK

*Nagy mértékben függ munkánk eredménye a repülőpropagandától is, amely nálunk még csak gyermekcipőben jár, de két külföldön is elismert repülő szaklapunk, az Ifjú Repülő és a Magyar Szárnyak ezen a téren is igen eredményes munkát végeznek.*

*— Az egész honvéd légierő ma egy nagy kiképző tábor. Oktatás és kiképzés folyik valamennyi repülőterünkön, hogy a magyar légierő számbelileg is minél előbb elérje azt az értéket, amely honvédségünk létérdeke.*

*— Fordítsunk nagy és szerető gondot a magyar repülők testi és szellemi képességeinek fejlesztése egyaránt. Kitartás és fegyelem a honvéd repülő legelső tulajdonsága kell legyen. Testedzés a kiképzés alatt nagyban fokozza testi és lelki rugalmasságát ellenálló képességét. Szereljük fel repülőtereinket mindenféle sporteszközzel, létesítsünk uszodát, atlétikai sportpályát, teniszpályát. A jelszó itt is az legyen: Ép testben ép lélek. Sehol nem bír ez olyan fontossággal, mint éppen a repülőnél.*

### A SZAKDOLGOKAT SZAKEMBEREKRE KELL BÍZNI

*— Hiába azonban a legjobb kiképzés, ha nem párosul vele a legjobb repülőgép is. És itt valljuk meg már egyszer őszintén, hogy súlyos mulasztások terhelik az akkori felelős tényezőket, amikor túl későn ismerték fel saját repülőiparunk fejlesztésének fontosságát. A sültgalamb a legújabb típusú legújabb repülőgép, egyszerűen nem repült bele a szájukba, hiába tartották azt nyitva, mert közben kitört a háború. És itt a repülés igazi szakértőit nem érheti gáncs, mert évek óta sürgették repülőgépiparunk sürgős kiépítését. A hiba a helytelen szervezésből fakadt, olyanok kezében volt a döntés, akik nem is értettek a repüléshez. Hiába minden ellenkezés, lássuk már be végre azt, hogy a szakdolgokat szakemberekre kell bízni.*

*— Őszinte örömmel állapithatom meg azonban, hogy hatalmas lendületet vett a magyar repülőgépipar kiépítése és a honvédelmi minisztérium szakközegei, a légierők parancsnoksága, a magyar ipar a magyar mérnökökkel, munkásokkal és munkásnőkkel vállvetve a legjobb odaadással és erőkifejtéssel dolgoznak, hogy a mulasztottakat a legrövidebb időn belül pótolják. Nemsokára már megjelennek a magyar égen is és ha kell, az ellenség felett is a legkorszerűbb hazai gyártású repülőgépeink és ezzel végre meg lesz az eszköze is a korszerű magyar légierőnek.*

*— De okuljunk a mult szervezési hibáján is. Szervezetszerűen is teremtsük meg végre a jövő fejlődés lehetőségét. Fogjuk össze egy kézbe az annyira szerteágazó magyar repülést, őszintén és nyiltan megmondom, a légügyi minisztérium felállítását kérem. Tartozzék alája a polgári repülés, tehát a sportrepülés, a haderőn kívüli repülő kiképzés, a közforgalmi repülés hatósági szervezete és a Magyar Légiforgalmi Rt., a magyar repülőgépipar minden vonatkozásában, valamint a magyar hadseregen belül is önálló magyar légierő. Igy van ez mindazokban az országokban, amelyek komoly légierőkkel birnak.*

*— Bizom az új honvédelmi miniszter úrban, aki — mint az egyik új nagy repülőgépgyárunk volt elnöke, egyik megteremtője ennek az iparnak — tudom, hogy lelkes támogatója és ismerője a magyar repülés ügyének, bizom benne, hogy magává teszi ezt a sürgős kérésünket. Vegye fel a miniszter úr már most a légügyi miniszteri cimet is, hogy ezzel is kiemelje a repülésügy fontosságát és lássunk hozzá időben a megfelelő szervezet kiépítéséhez.*

*— Ezt az alkalmat ragadom meg arra, hogy a Miniszter úr figyelmét még egészen külön is felhívjam a magyar repüléssel kapcsolatos műszaki feladatok sokaságára és sokoldalúságára. Ha felelősségem tudatában mertem állítani, hogy a multban súlyos mulasztások történtek, úgy most azt állítom, hogy a legnagyobb mulasztás azokat terheli, akik nem tették lehetővé megfelelő feltételek biztositásával azt, hogy a magyar repülőmérnököt, a repülőkonstruktőrt, a magyar légierők részére megnyerjék.*

### A SZELLEMI TOVÁBBKÉPZÉS

*— Igen fontos kérdés az is, hogy a repülő műszaki szakembereink szellemi felkészültsége semmiben se maradjon el a külföldi szakemberek mögött. Nagy elismeréssel adózom a műegyetem Aerodinamikai és Aerotechnikai intézetei kiváló munkásságának, de a tudományos felkészültségben még ennél is tovább kell menni. Ennek eszközei részben a repülési tudományoknak a Műegyetemen való intenzívebb oktatása, részben pedig olyan kisérleti és kutatóintézmények létesitése, amilyenek például Németországban a Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL). Németország annyira fejlett aviatikájának műszaki alapjait éppen az előbb említett intézet rakta le. A szellemi élet fejlődésének további eszközei: Szakfolyóiratok létrehívása és fenntartása, (örvendetes újítás e téren a most megindított „Repüléstudomány" cimű szakfolyóirat) a repüléstudománnyal foglalkozó társaságok szervezése, (mint Németországban a Lilienthalgesellschaft) megfelelő szakelőadások*

rendezése, stb. Mindezek a kérdések intézményes rendezést kívánnak.

— A mostani háború tapasztalatai sürgetik a légierők önálló híradó szervezetének kiépítését. Önálló repülőhíradó szervezetre azért van szüksége a légierőnek, hogy a földi erők érdekében szükséges gyors beavatkozásaiban ne legyen kénytelen a földierők torlódó híradásában sorjára várni. Az önálló repülőhíradás előfeltétele a földi erők érdekében való gyors beavatkozásnak. Ez a titka a német légierők gyors és hatásos együttműködésének a földi erőkkel. A légierő földi alapjai és szolgálatai éltetik a hajózó részeket és hiába lesznek majd százával korszerű repülőgépeink, ha kellő időben és helyen nem leszünk képesek azokat kiszolgálni.

— Visszatérve a repülőgépanyagra: jól ismerem a mi repülőgépeinket mert a legtöbbet magam repültem akár gyakorlaton, akár a harctéren az ellenség felett, akár mint a honvéd repülőgép szeroszlop berepülő pilótája és légirész parancsnoka javítás után a harctéren.

Zichy Nándor gróf sorra vette képviselőházi felszólalásában valamennyi bevetett repülőgéptipusunkat, ismertette a közel és távol felderítők, a bombázók és vadászok eddigi kimagasló haditeljesítményeit. Majd így folytatta:

— Amikor a harctéren küzdő magyar repülőbajtársaimról emlékeztem meg, amikor igyekeztem reális képet nyujtani a tisztelt Háznak arról, hogy milyen eszközökkel mit teljesített a magyar repülő odakint a szovjet fronton, akkor az volt a célom, hogy a való helyzet megismerésén keresztül közelebb hozzam a magyar repülőt mindnyájunk szívéhez. Szeressék, bízzanak repülőbajtársainkban, akik mindenüket feláldozzák a legfiatalabb magyar fegyvernem dicsőségéért.

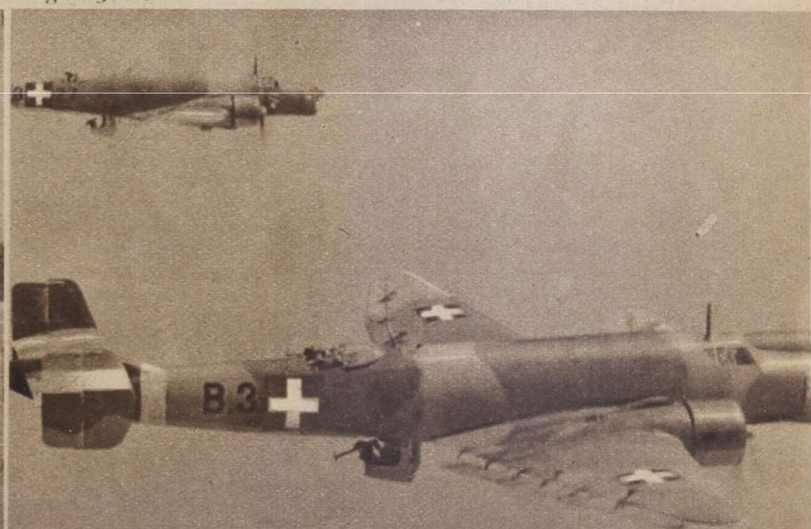
## A HŐSI HALOTT REPÜLŐBAJTÁRSAK EMLÉKE

— És itt emlékezzünk meg azokról a repülő bajtársainkról, akik hősi halált haltak, mint repülők hazájukért és Európáért. Fájó szívvel, de büszkeséggel emlékezem meg róluk, ők egy szebb magyar jövő örök zálogai. A kötelességteljesítésnek, a magyar bátorságnak, az önfeláldozó bajtársiasságnak olyan példáit sorolhatnám fel, amelyek méltó folytatásai az ezeréves magyar katonai hagyományoknak. A magyarság ezeréves harcának hősi epizódjai ismétlődhetnek meg más környezetben és a legkorszerűbb harci eszköznek, a repülőgépnek segítségével. Sok minden megváltozott az évszázadok folyamán, de a magyar katona küzdő szelleme ugyanaz, ami volt a honfoglalás, a török háború, a szabadságharcok és a mult világháború korában. És az ősi magyar katonai erényekben legelöl járt példát mutatva egy vitéz atyának hős repülőfia, vitéz nagybányai Horthy István repülőfőhadnagy bajtársunk, Magyarország repülő hősi halált halt kormányzóhelyettese. Ő a magyar hazáért áldozta fel magát, de mi repülők, hisszük és tudjuk, hogy elsősorban a magyar repülésért. Az ő tette, az ő emléke mindnyájunkat kötelez. Kötelez arra, hogy amit ő annyira szeretett, amiért ő annyit dolgozott és amiért önmagát feláldozta: a magyar repülést emeljük naggyá, olyanná, amilyennek ő szerette volna látni, olyan naggyá, amilyen naggyá ő tette volna.

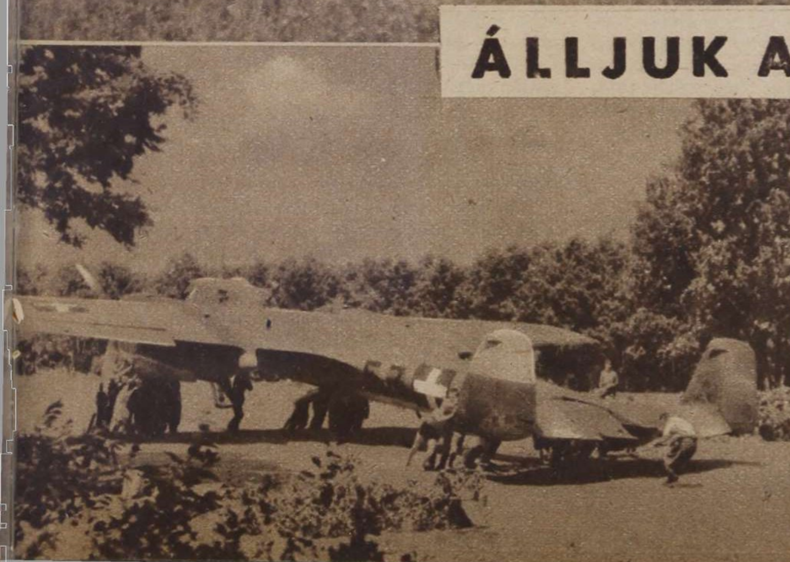
— De tartozunk az ő emlékének és minden hősi halált halt magyar repülő emlékének még valamivel: Emeljünk végre hősi emlékművet a magyar repülőnek is. A világháború óta hősi emlékek egész sora hirdeti a fővárosban és a vidéken a különböző fegyvernemek hősi halottainak emlékét. Háborús szolgálataiért emléket kapott már a ló és a hadikutya is. A repülőfegyvernem és a repülés hősi halottainak emlékét is meg akartuk már többször valósítani. Nem jutottunk azonban tovább az erőtlen tervezgetéseknél és nagyszabású elgondolásoknál. Pedig ha valahol, úgy elsősorban a repülőszolgálatban nem állt meg a hősi halottak számának növekedése, mert a repülés nemcsak a háborúban és az arcvonalon, hanem békében is és a kiképzéseknél is követel áldozatokat. A rákosmezei első felszállás idejétől a Don melletti harcokig több mint három évtized, mintegy ezerre tehető hősi repülőhalottja várja, hogy az utókor tudja meg: a repülő is harcolt mint a huszár, vagy a tüzér és meghalt a hazáért és a repülésért. Tehát méltó emléket érdemel, amire áhítattal és erőt gyüjtve nézhetnek fel az új idők új repülői is.

— E hősi emlékmű legyen egyúttal méltó emléke hős kormányzóhelyettesünknek is, az ifjú magyar repülő férfiideáljának. A hősi repülő emlékművel és az új magyar légierővel tartozunk Őneki, de tartozunk önmagunknak is. Én bízom benne, hogy mindkettőt megvalósítjuk Isten segítségével!






# ÁLLJUK A VÁRTÁT!





# LÉGIHÁBORÚ

**1942 november 12–27-ig.**

Fordulóponton van-e a háború, vagy végkifejlééséhez közeledik, vagy pedig az erőviszonyok tisztázódnak csak jobban a javában folyó diplomáciai mérkőzésen? Nem tudjuk, de azt látjuk, hogy ellenfeleink az alameini támadás megkezdése óta mindent elkövetnek, hogy a Földközi-tengeren északafrikai kettős támadásukkal konkrét eredményeket érjenek el és a háborút Európára újra átvigyék. A tengely pedig mindent elkövet ennek megakadályozására és az ellenrendszabályok máris jelentékenyen csökkentették a francia északafrikai partraszállást követő támadás tempóját.

Közben a szovjetóriás még egyszer a télben bízva, nagy támadásra indult Sztalingrádnál és Rzsev környékén, ahol most súlyos harcok folynak. A sztalingrádi támadás a legnagyobb szovjet vállalkozásnak tekinthető ebben a háborúban.

Franciaország megszállása is befejeződött, sőt a Toulon körül megindult kétszínű játéknak is erélyes kézzel vetett véget Hitler és Mussolini. Az ottmaradt francia flottát elsüllyesztették tisztjeik. A három Franciaország Pétain, de Gaulle és Darlan vezetése alatt három különféle helyzetben, de bekapcsolódik újra a nagy háborúba. A nacionalista Spanyolország is veszélyeztetve érzi békéjét a farizeus amerikai-angol politika miatt, sőt a svédek és törökök ugratása is megindult. Ellenségeink lelkiismeretlen vezetői nem lokalizálni akarják a háborút, már Danzig óta nem az a céljuk, hanem kiterjeszteni, mindenkit belerántani abba a küzdelembe, amiből ők most nem tudnak kiutat.

Hatásában és méreteiben a legnagyobb küzdelem a fagyos orosz síkságokon folyik a bolsevizmussal szemben. Timosenko és Zsukow generálisok újra nekihajszolják kíméletlen zárózászlóaljak tüzével, átszervezett és feltöltött hadosztályaikat a legkorszerűbb fegyverekkel védekező európai acélfalnak. Vezetésünk támadásban és védelemben ura a helyzetnek, a harcosok szelleme kiváló, ezért nyugodtan nézünk az ismétlődő véres szovjetrohamok elé, amiknek egyszer mégis csak vége lesz.

A sztalingrádi offenzíva három különálló frontszakaszon már egy hete tart, a rzsevi támadás két napja kezdődött. Az előzőnek vannak kezdeti sikerei, utóbbinak még az sincs. A szovjet légierővel szemben változatlan nagy fölénnyel harcol a tengely légiereje és a kaukázusi tengelyfront szilárdan áll.

Sztalin erejét mutatja Észak-Afrikában több árulással, mint katonai erénynyel olcsó sikert aratott demokrata szövetségeseinek. Támad és támad, hogy bebizonyítsa, nincs igaza a szovjet frontot szemlélő USA diplomaták hideg üzleti jelentésének, amik ránézve nem voltak kedvezőek.

A szovjet támadások fokozása is várható, de a kezdeti sikerek már sokhelyütt elvesztek, a rossz idő miatt egy ideig nem érvényesülő német légierő teljes eredménnyel támogatja már a védőharcokat és ellentámadásokat. Timosenko támadása veszít erejéből és a tengelytartalékok ellentámadása egyre jobban érvényesül. A szovjet arcvonalon erősebb orosz légitevékenység csak a Kaukázus keleti részén, Moszkva előtt és Murmanszknál volt észlelhető, még a sztalingrádi nagy offenzivánál is viszonylag gyenge légierőt alkalmaz a szovjet. A támadás megindulásának időpontját mindenesetre úgy választotta, hogy a német légierőfölény a köd miatt ne érvényesüljön. A támadás negyedik napjára azonban annyira megjavult a légköri helyzet, hogy a német közelharc repülőhadtest kötelékei igen eredményesen harcoltak támadó és támadásra készülő szovjet páncélosok és csapatok ellen.

A szovjet repülők finnországi célokat támadtak, míg a finn vadászok a Szentpétervár körüli fronton számos orosz gépet lőttek le.

A magyar csapatok arcvonalán nem volt jelentős esemény járőrharcokon kívül. Csapataink téli állásaikból biztosítják a Don-szakaszt.

A német hadvezetőség ismertette új eredményes fegyvereit, az elektromos, négycsövű géppuskát, amelyik percenként 3000 lövést ad le és a lángszórós tankot. A téli háborúra korszerű meleg ruházatot kapott a német hadsereg és fegyverek, ágyúk, továbbá utánszállítási motoros szánok kerültek az arcvonalon alkalmazásra. A szovjet pedig külön téli csapatokat vetett be a Kalinin melletti támadásnál és állítólag szintén tökéletesítette a téli háborús felszerelését. A ló és a kutya nagy szerepet játszik szántalpas ágyúk, géppuskák és aknavetők szállításánál.

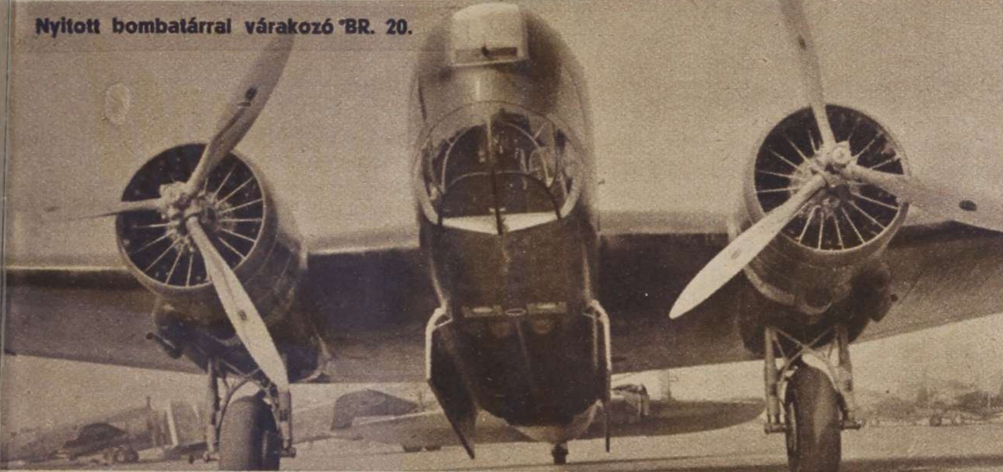
*

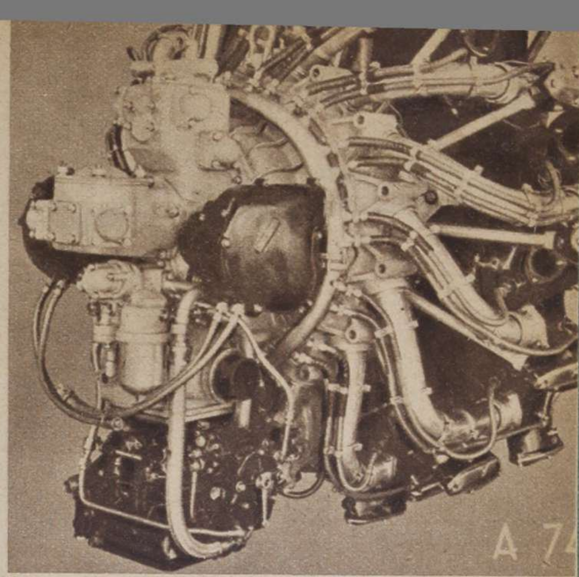
A tengeri háború és a nyugateurópai légiarcvonal hírei most már végleg különválaszthatók, mert az Anglia elleni közvetlen légi és tengeri támadás, az angliai utánpótlás elleni harc már nem közvetlenül Anglia vizein és partjai mellett játszódik le, hanem az Északi Jeges-tengertől egészen a Jóreménység fokán túli vizekig.

A német légitámadások Anglia elleni átmeneti csökkenése a keleti és déli hadihelyzetből teljesen érthető. Az angol légitámadások ereje is csökkent Németország és a nyugateurópai partok ellen, mert ellenségeinknek sincs olyan légiereje, amire ne lennének hatással az északafrikai hadműveletek és az ottani repülőgépszükséglet. Az elmult két hét alatt nagyobb légiharcok a francia tengerpartok hadihajótámaszpontjai ellen végzett légitámadásoknál voltak. A RAF Stuttgart ellen és Svájc légterén


BR. 20-asok glédában

Nyitott bombatárral várakozó BR. 20.





840 lóerős az A. 74. motor

A BR. 20. veszélyes orra



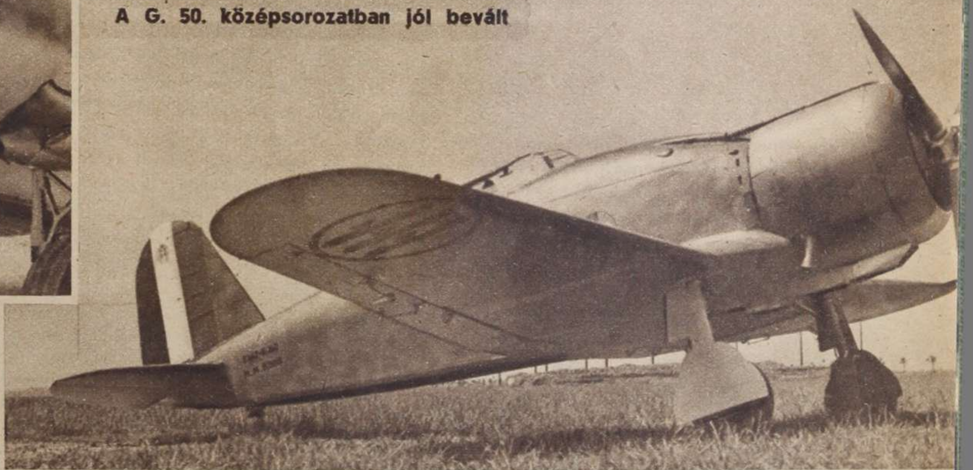
A CR. 42. „ugrásra kész"



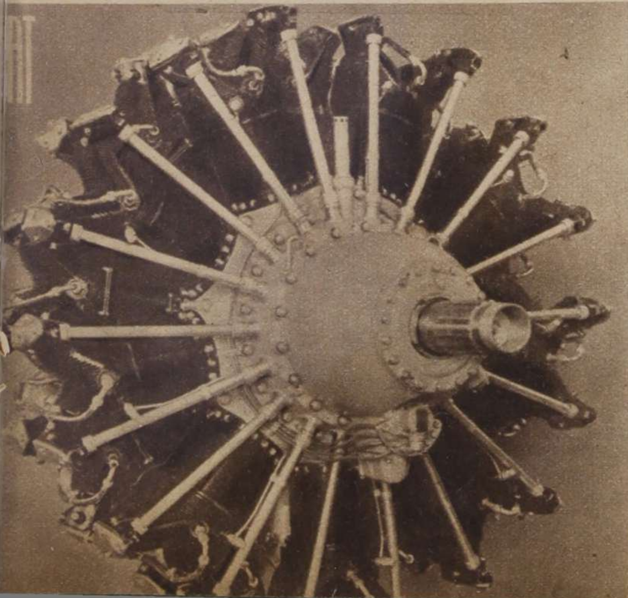
# AZ OLASZ LÉGIERŐ FEGYVERKOVÁCSA

**Képek a FIAT gyárakból**

A G. 50. középsorozatban jól bevált

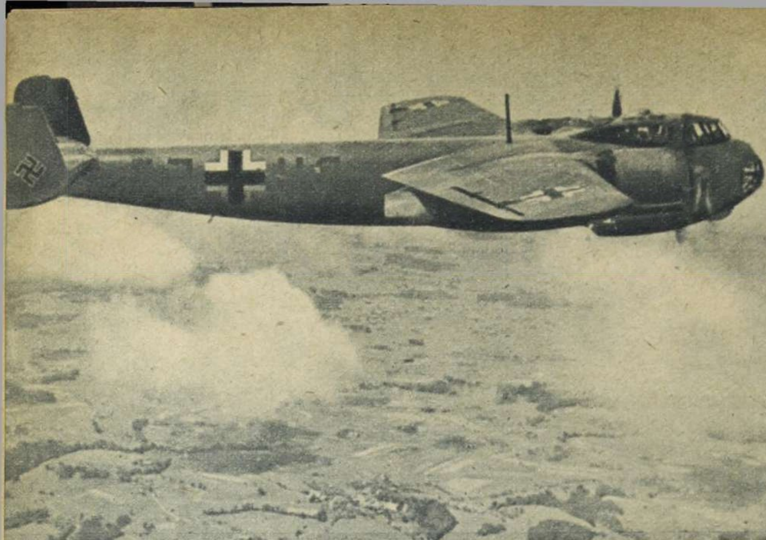


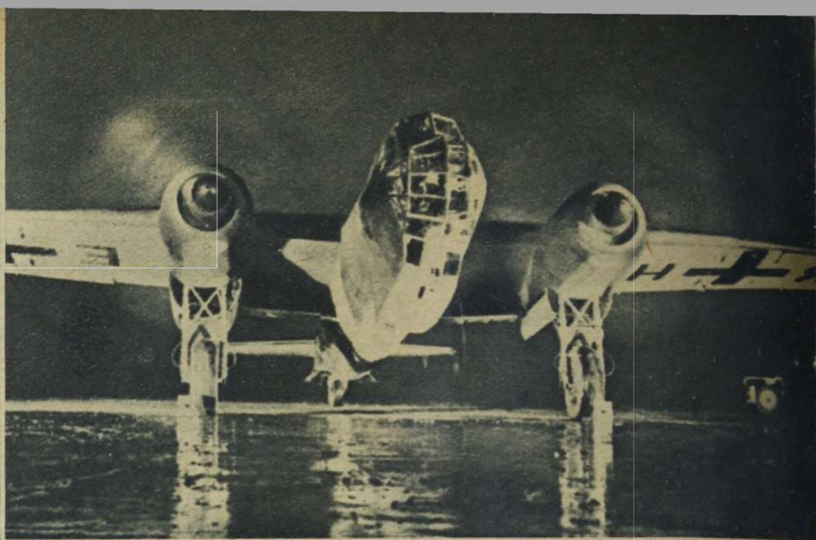
Az 1100 lóerős A. 80. motor



A CR. 42. még ma is megállja a helyét




Támadó Do. 215


Do. 215 éjszakai felszállása*

át az északolasz iparvidék ellen végzett támadásokat. Két hét alatt ezekben a támadásokban 127 gépet vesztett, a német veszteség ennek az egyharmada volt.

A tengeralattjáró-háborúban elsüllyesztett angolszász hajók tonnasúlya már túllépte a hatszázezret. Eredményes volt a német-olasz légierőnek is számos légitámadása az angolszász hadi- és kereskedelmi hajók ellen, úgyhogy a sérült hajók egész sora van Gibraltár kikötőjében. Az angolszász hadsereg aktív fellépése nagyobb hajókaravánok mozgását hozta magával, a hajótérelleni harc tehát eredményesebb, mint pl. 1941 ugyanezen időszakában volt.

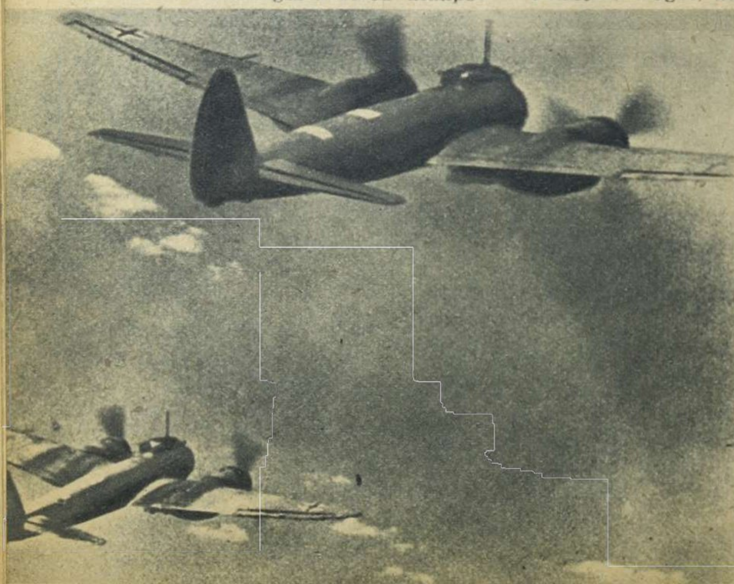
Az északafrikai helyzet lassan tisztul. A tengelyhatalmak erőteljes sakkhúzása Tuniszban azt mutatja, hogy a sorozatos légi- és tengeralattjáró-támadás után, ami az USA-csapatok francia északafrikai partraszállását kísérte, most szárazföldön is szembeszállnak az Eisenhower expedíciós sereggel. Ez a háború már az ejtőernyős és légi úton szállított csapatok bevetésével kezdődött mindkét részről. Sőt hírek vannak arról is, hogy a német nehéztankokat is már légi úton vitték át több bombázógép által vontatott vitorlázógépen Tuniszba. A kedvező repülőtérhelyzet Szicília—Szardinia—Tunisz háromszögben lehetővé tette a tengelylégierők erőteljes összevonását és bevetését az ellenséges kikötők utánpótlást és Algírtól keletre minden csapatmozgás ellen.

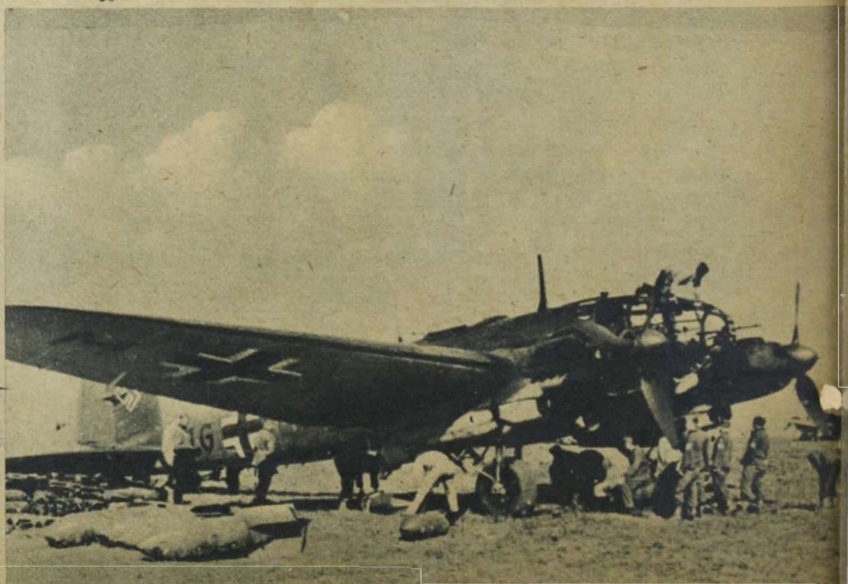
Az Európa elleni háború és támadás szempontjából Észak-Afrikában még csak előkészületek folynak. Először a légierő és haditengerészet igyekezett olyan bázisokat teremteni, ahonnan harcát Európa ellen megkezdje. Ez a terv sok kísérőkörülmény miatt nem valósulhat meg egyhamar. Az első a tuniszi német-olasz partraszállás és Rommel seregének a helyzethez képest legtökéletesebb visszavonása és az ezzel kapcsolatban várható súlyos harcok. A második a de Gaulle- és Darlan-párti vezetők civakodása és az arabok sok helyütt ellenséges magatartása. Ma már nyiltan lehet arról beszélni, hogy az angolszász felszabadítók Észak-Afrika francia és benszülött katonaságára építik az Európa elleni támadást. A francia generálisok által újra hadbavetendő milliós katonaság lesz, amelyik vérezni fog »hazája felszabadításáért, nem pedig a százkétszázezernyi USA-angol sereg. A francia tragédia most fogja csak csúcspontját elérni. Az 1940-ben megkezdett megértő német politikának nem akadt a francia vezetőkörökben kellő visszhangja. A taktikázás véget ért, a fegyverek, amiket elvakult, lázadó francia tábornokok adnak újra népük kezébe, tovább tartja a francia ifjúságot. Az az ifjúság már nem a demokrata korrupt Franciaországot, hanem az újjászületett, Európával megértést kereső Franciaországot jelenti.

Az afrikai harctér keleti részén, valahol a Nagy-Szirtisz öblének támaszkodva várja Rommel és Bastico visszavonult hadserege a lassan közeledő angol támadó éleket. Egy hónap mult el az angol el-alemeini támadás megindulása óta. Rendezetebben még nem hajtottak végre visszavonulást nyolcszáz kilométeter távolságra, mint az most történt. A tengelyhadsereg Rommel kezében még mindig komoly erőt jelent az egyiptomi bázisaitól messze eltávolodott Alexander hadseregekkel szemben. Itt végig csak utóvédharcok voltak, amit eredményesen támogatott a német-olasz légierő. Derna, Tobruk, Bengázi minden katonai értékének megsemmisítése után került az óvatosan előnyomuló angol sereg birtokába.

A légi helyzet az afrikai front keleti és nyugati szárnyán megjavult a tengelyhatalmak javára. Különösen áll ez Tuniszra, hol a tengelylégierő igen eredményesen harcol a háborús tapasztalatokat teljesen nélkülöző amerikai és 1. angol hadsereg ellen. Az itteni hadműveleteket kísérő légitámadások Genova és Tunisz ellen kétszer ismétlődtek meg, míg a tengely légiereje főleg Algírt, Bone és Bougie kikötőit bombázta kiadósan.

Spanyolország részletes mozgósítása és a tangeri kérdés körüli sajtóvita vé-


Ju. 88-asok Algír ellen


Elkészítik a He. 111 gépet



Egy afrikai repülőtéren



Győzelmes éjjeli vadászok



Így is hazatért a Me. 109

gül a török semlegesség angol részről követelt feladása tartozik még a földközitengeri harctér kialakulásának híreihez.

*

A távolkeleti hadihelyzet, japán hadbalépésének első évfordulójának közeledtekor, minden ellenséges propagandával szemben semmit sem változott. Japán a háború első hét hónapjában mindent elért, amit csak akart. Most az elfoglalt hatalmas angol, holland, USA gyarmatbirodalmnak a nagy keletázsiai térbe való beszervezése és annak katonai biztositása folyik.

A Csendes-óceánon augusztus óta folyó tengeri, légi és szárazföldi háború, csapatoknak Uj-Guinea és a Salamon-szigeteken történt kihajózása, a nagy helyzetet alig érinti. Japán változatlanul ura légiflottájának, haditengerészetével és kiváló hadseregével az elfoglalt csendesóceáni térségnek.

Ausztrália veszélyeztetettsége talán valamivel csökkent, de nem azért, mert amerikai és ausztráliai csapatok egynéhány kis szigeten megvetették lábukat. Az itt levő ellenséges légierő lett viszonylagosan erősebb az utolsó három hónap alatt. Japán-amerikai flotta több összeütközése alkalmával súlyos harcok alakultak ki a Salamon-szigetek környékén, amelyek mindkét félre, de főleg az Egyesült Államok hadiflottájára nézve igen veszteségesek voltak. Azóta inkább a repülők tevékenykednek ismét és a Salamon-, Fidzsi-szigetek Ausztrália és Uj-Guinea közötti nagy légtérben az egymással szembenállók a légifölényért harcolnak. A szigeteken repülőalapok, az öblökben hidroplánkikötők létesülnek, a repülőgéphordozók és anyahajók, úgylátszik, másutt kerülnek alkalmazásra és helyettük mindkét fél repülőtámaszpontok rendszerét építi ki.

A julagi quadalkanali és újguineai kis erőkkel folyó harcok helyett nagyobb figyelemmel kell most kisérni a keletázsiai szárazföldön lévő frontokat, a Dél-Kinait és a Burmait, a tengerek közül pedig az Indiai-óceánt és a Bengáli-öblöt. Október végén véget ért itt az esős időszak és lassan a szárazföldi harcok megindítására kedvező lesz az időjárás és terep egyaránt. Angol-amerikai részről Wavel tábornok próbálkozik, hír szerint, Burma elleni támadással. A japán hadvezetés nem olyan bőbeszédű, mint az angolszász, de közismerten tevékeny és gyors. Valamire Japán is készül, mint egy évvel ezelőtt, amikor Roosevelt azt hitte, hogy reszket az amerikai tengerészet számbeli túlsúlyától és az USA-sajtó kihívó hangjától. Aztán jött Hawai, Honkong, Szingapur és a többi világraszóló győzelem.

*

Az utolsó őszi hetek kisebb harctevékenysége után éppen a tél kezdetére nagy támadó hadműveletek kezdődtek a szovjet fronton is. A földközitengeri harctér eseményeit is hozzávéve, és azt a nagy diplomáciai tevékenységet, amit az angolszász államok egyes semleges államban megkezdtek, megállapitható, hogy ellenségeink a katonai kezdeményezésekkel próbálkoznak az egységes európai védővonalak ellen. Délen még csak a felvonulásnál tartanak, de a német szakírók szerint a háború Keleten dől el, az igazi katonai ellenfél a Szovjet. Se Algir, se Tobruk nem jelent megközelitőleg sem annyit, mint az utolsó szovjet támadóerő felmorzsolása. Az orosz erőfeszítések pedig nagyon emlékeztetnek Ludendorff 1918-ban végrehajtott utolsó támadásaira.

Bt.



Egy FW. Condor felső gépágyú lövésze

# REPÜLŐVIZSGA Ferihegyen

*Ferihegy,* november 20.

Az őszutói reggelen a motorok ércszava veri fel a vecsési határ csendjét. A repülőgépszínek előtt kékesszürke, tüzvörös és csillogóan ezüstös repülőgépek vesztegelnek, légcsavarjuk frissen kavarja a párás reggel sürü levegőjét. Repülőegyesületeink úgyszólván minden gépegysége képviselethez jut ezen a seregszemlén. Ok: *pilótavizsga lesz.* Vagy negyedszáz pilótanövendék jelentkezett a próbatételre, hogy megállva a sarat, kézhezkapja az annyira áhitott szakszolgálati engedélyt.

— Hála Istennek, délnyugati szél támadt — mondja látható örömmel az egyik pilótajelölt, majd hozzáteszi: — Legalább szabad térség fölött jövünk be. Nem kell a kellemetlenül magas távbeszélővezeték fölött elhúznunk.

Igaza van. A gépmadarak egymásután gurulnak ki a repülőtér kifakult szőnyegén a hatalmas térség délnyugati csücskéhez. Csakhamar indulási zászló ágaskodik a kopott fü fölé, a leszállójel is lekerül a földre.

### *Jó a belövő kör a vizsgaláz levezetésére*

Egymásután vágnak neki a karcsútestü gépek a szürkepárás égboltnak egy-egy jelölttel a vezetőülésben. Egykét ilyen iskolakör vizsga előtt szerfelett megnyugtatja az idegeket, önbizalmat kölcsönöz. Begurulás után mi gondja sem marad a jelöltnek, azaz hogy marad éppen elég. Feketelevesnek hátra van az elméleti vizsga annyifelé ágazó anyaga.

### *Nóbeldijas tudós a pilótavizsgán*

Tilos területekről, rakétajelzésekről, kitérési szabályokról folyik a szó, amikor újabb gépjövevény érkezik déli irányból. Alapi Bücker mennydörög el a felfelé tekintők fölött, majd leszálláshoz készülődik elő. Leszáll, begurul, a légcsavar leáll. Frissen, fiatalosan, orosz télhez méretezett báránybőrbundába öltözött idősebb úr ugrik ki belőle. A repülősapka lekerül és nyomban megismerjük: *Szent-Györgyi Albert* professzor, a Nóbeldijas tudós. Szivélyesen, közvetlenül kezetráz mindenkivel, majd behatóan érdeklődik a vizsga feltételei iránt. Most az egyszer nem ő vizsgáztat, hanem maga is szurkoló jelölt.

### *Pilótafeleség a vizsgázók között*

Egy másik gép előtt *Endes Gábor,* a kitünő berepülő-pilóta, a győri kiképzőkeret főoktatója kapcsolja be nagy gonddal egy barnabundás vizsgázó repülősapkáját, aki nem más, mint élettársa. A pilótafeleség érdeklődésünkre elmeséli, hogy az idén tavasszal kezdett el repülni, még hozzá »Leventén«. Később Bückerre ment át, a vizsgát is ezzel a típussal akarja letenni. Arra a kérdésünkre, hát hogyan is megy a repülés, már a berepülő-férj veszi át a szót és elmondja, jókezü növendék volt az asszony, megvan az érzéke a dologhoz, de a fegyelemmel már egy kis baj volt. Az első repülések után szabvány-iskolakörök helyett átment a másik reptérre »sturcolni«.

— Becsukni nem lehetett, — mondja *Endes Gábor* — de otthon azért megfegyelmeztem.

Erős kételkedésünknek kifejezést nem adva, átnéztünk a műegyetemistákhoz, ahol *Bollmann Béla* adott jótanácsokat vizsga előtt álló növendékeinek. Telnek-múlnak a percek, egyszercsak hatalmas fekete gépkocsi jelenik meg a repülőtér szélén és kanyarodik be az indulási hely felé.

### *Megérkezik a vizsgabizottság*

Egymásután szállnak ki belőle a vizsgabizottság tagjai: *Bisits Tibor* alezredes, *Petheő Ádám dr., Dárday József dr.* rendőrtanácsos és a MAESz képviseletében *Rakitai Dezső* felügyelő.

### *Megkezdődik a vizsga*

*Kováts Sándor* vezető-főoktató, a repülőtér parancsnoka jelentést tesz, majd nyomban megkezdődik a vizsga gyakorlati része; a repülési feladatok végrehajtása. Egymás után szállnak



A hevenyészett íróasztal. Kovács Sándor, Rakitai Dezső és Petheő Ádám



Bisits Tibor alezredes, a vizsgabizottság elnöke



Endes Gábor berepülő-pilóta útnak ereszti feleségét



A műegyetemistáknál Bollmann Béla ad jótanácsokat növendékeinek



Szent-Györgyi professzor Kováts Sándor repülőtérparancsnokkal


Egy jókedélyű oktató


Sorolja fel a tilos területeket! Petheő Ádám dr. légijogból vizsgáztat

fel a BSzKRt Sportrepülő Egyesület szép számmal vizsgára jelentkezett pilótái, majd a BE, a Müegyetem, a MÁV és a Gamma növendékei adnak számot repülötudásukról. Szakértő szemek követik a fel- és leszálló gépek minden mozdulatát. Leszállás után a jelölteknek bizonyságot kell tenniök arról, hogy tisztában vannak a légi jog, a légi közlekedés és műszaki ismeretek különböző kérdéseivel. Aki az elméleti vizsga gátját is sikeresen vette, már zsebében érezheti a szakszolgálatit.

*Szent-Györgyi professzor a repülésről*

*Szent-Györgyi* professzor repülőfeladata három jelleszállásból és nyolcasrepülésből állt. A gépből kiszálló professzort megkértük, szóljon a Magyar Szárnyak olvasóközönségéhez egy-két szót a repülésről.

— Mint vitorlázó kezdtem — mondja. — A Hegyen egészen a »C« vizsgáig jutottam el. Nem nyugodtam azonban, míg motoros gépbe nem kerültem. Tavaly nyáron azután erre is alkalmam nyílott. A szegedi kiképzőkeretnél megtanultam a motoros repülést is.

— Magával a repüléssel egyrészt mint sportember, másrészt, mint nevelő foglalkoztam. Kiképzésem idején sokat voltam együtt a kiképzőkeret növendékeivel. A kiképzés egyes mozzanatai és az első egyedülrepülés számomra ugyanolyan izgató volt, mint a 19 éves repülőnövendékek számára. Nem volt ebben különbség repülőnövendék és egyetemi tanár között.

— Mint nevelőt, igen meglepett, hogy a repülőkiképzésnek ily rendkívül nagy nevelő ereje van. A bevonult növendékek kiképzésük után férfiakká válnak, helyes és józan ítélőképességgel, jól alkalmazott önkritikával.

— Meleg érdeklődésemet a repülés iránt — fejezte be szavait a professzor — amíg élek, meg fogom tartani, úgyis mint sportember és úgyis mint nevelő. Jelenleg csak két dolog foglalkoztat: a repülés és a tudományos kutatómunka.

*Ellenben a fiatalok...*

Eddig a megfontolt, élete delén álló nóbeldíjas tudós véleménye. Pillanattal később fiatal repülőkből álló csoportból az alábbi pár mondat ütötte meg fülemet:

— Csakhogy ezen is túlvagyok! Végre meg van a szakszolgálati! Vége a növendékéletnek!

Kedves Bajtársam! Nem tudom hogyan hívnak, mindössze néhányszor láttalak azon a repülőtéren. Elnéztem az ég végtelen távolát kutató szürke szemeidet, ne haragudj érte, csak szemeidre emlékszem, amelyek messze, messze szálló gépmadarat követtek. Tudom, lelkesedsz a szárnyas ember gondolatáért. Azt mondod: Vége a növendékéletnek! Annakidején én is valami ilyesfélét éreztem. Egy estén azután, hazafelémenet, elbeszélgettem egy sok sokéves tapasztalattal rendelkező pilótabarátommal, aki, már nem is tudom mivel kapcsolatban, ezeket mondotta:

— Nézd Pista! Régi fiu vagyok, sokan azt mondják, nagy repülőmultam van. Egyet azonban mégis elárulhatok, valahányszor gépbe ülök, növendéknek érzem magamat. Nem tegezem le a gépet, nem tréfálok vele. Így ő sem tréfál meg engem és tisztelettudóan fog viselkedni.

Kedves fiatal bajtársam! Egy életre szólón megjegyeztem magamnak az öregebb és tapasztaltabb pilótának ezeket a szavait. Ne rám, őrá hallgass és akkor nem lesz kezedben a rövid élet titka.

**László István.**

# Mégis ég a P-i gyár

Földi csapataink jelentése szerint P. D.-en, a Don partja közelében lévő gyártelepet az orosz valószínűleg javítóüzemmé alakította át, mert egész éjszaka nagy sürgés-forgás hallatszik környékéről. Kívánatos lenne, ha a KF. század felgyujtaná a gyárat.

Örömmel kapott az alkalmon a szd. Öszintén szólva a már megszokott és unalmas felderítési feladatok közben jól esik egy alacsonytámadással kevert bombatámadás.

Tekintettel arra, hogy délelőtt még több gépnek kell felderítésre mennie, a szd. pk. úgy határozott, hogy délután fogja teljes szd. bevetéssel végrehajtani a feladatot. Minden gépet 10 kg-os repesz és 1 kg-os gyujtóbombával töltet fel.

Nem sokkal ebéd után indul a század. Kötelékben megy a Donig. 25 perces repülés után már P-nál vannak a gépek. Magasság 1000 m alatt. Egymásután csapnak le az épületcsoportra s aki már kioldotta bombáját, géppuskatűzzel árassza el a gyárat és környékét, mintegy tűztámogatást adva a dobó gépek számára.

Az idő gyönyörű. Jó szeles, száraz idő, a tűz terjedéséhez a legalkalmasabb, sajnos, annál rosszabb az 1 kg-os rossz »ballisztikájú« csellengő gyujtóbombák dobása szempontjából. A levegő tele foszforcsíkkal, odalent is tele van minden füsttel, csak az a baj, hogy éppen a gyár nem akar füstölögni. Mi tagadás, a gyujtóbombák ha csak egy gondolattal is, de nem a gyárra estek, hanem egy kicsit rövidre vagy hosszúra. Annyi bombát pedig nem tud vinni a Kf. gép, hogy egy hosszú sorozattal kapja el a kis kiterjedésű célt.

Hiába mentek le a gépek végül már olyan alacsonyra, hogy akár a kipufogólángokkal is felgyujthatták volna a gyárat, ez sem használt semmit. Kicsit bánatosan repül haza a kötelék. Érthető, első balsikere a szd.-nak. Na nem baj, annyit mindenesetre elértünk, hogy egy kicsit megijedtek a »porucsnik«-ek.

Leszállás után az egyik gépnél kis tömörülés támad. A megfigyelőt úgy kell kihúzni a gépből. Ruhája csupa vér. Előkerül az orvos is és már szedi is le a sápadt G. főhadnagyról a ruhát. Comblövést állapít meg a »Doki«-nk, de nincs komoly baj. Nem valószínű, hogy csontot is ért volna az ólom, mert kicsit sziszegve ugyan, de lábra tud állni a sérült és nyugodtan rágyujt. Mindenesetre be kell vinni a sebesültet a közeli tábori kórházba, mert csak ott tudják kiszedni az ólmot.

Rövidesen megkapjuk a lesujtó értesítést: a P-i gyár nem ég. Az ördög vinné el! Örök szégyenfoltja lesz működésünknek, bánkódik századparancsnokunk.

Vacsora után megindulnak a tárgyalások: hogyan kellene felgyujtani a gyárat. Miután okos ötlet senkinek sem jut eszébe, megindulnak a tréfálkozások. Az egyik lángész égő benzint akar a gyárra önteni, de szd. pk. leinti azzal. hogy inkább a feltalálót fogjuk egy csomó olajos ronggyal és gyufával ledobni. Ezekhez hasonó ötletekkel szórakoztatjuk egymást lefekvésig. Megvárjuk még a másnapi bevetési parancsot. Holnap három gépnek kell felderítésre mennie az É. középső és D.-i szakaszra.

A másnap alacsonyan lógó felhőkkel fogad bennünket. A gépek mégis elindulnak, hiszen egy kis felhőtől még nem ijedünk meg. Indulás után már 200 m-en benne vannak a gépek a felhőben és sajnos, a Don-ig nem változik a helyzet. A gépek át-át csapnak az ellenség fölé, de bizony ez nem működési magasság. Amit látnak, jelentik a gépek, de jelentésük nem a megszokott. »Valamit mégis kellene csinálni, ha már itt vagyunk«, gondolja a D.-i szakaszra kiküldött megfigyelő, »de mit« töpreng Erwin bácsi. Megvan! És már adja is pilótájának a parancsot. »Megpróbáljuk



Pavlovszk



A Don-kanyar P-tól északra

felgyujtani a gyárat. Menj egész alacsonyan saját területen P-ra, a Don-nál húzz fel és repülj rá a gyárra.« Minden úgy történik, ahogy a megfigyelő kívánja. Meglepetésszerűen húz fel a gyár felett a pilóta és mire az orosz észbekap, Erwin bácsi már ki is nyomott egy pár darabot, a pilóta meg már fordul is vissza.

A bombák azonban hosszúak lettek. »Menj rá mégegyszer, belövöm előbb magam«, szól előre a megfigyelő. Az orosz azonban hamarabb belőtte magát: megszólal lent egy géppuska. A belövés pedig nagyon nehezen megy. A második és harmadik körben is hosszút dob Erwin bá'. Végre a negyedik rácsapás elkapja a gyárat, viszont már a gépen is van egy-két találat. Nem csoda, 100 m alatt repül a gép. Az ötödik körben aztán leszórja az összest. »Mehetünk haza«, dörmög elégedetten a megfigyelő s miközben a pilóta éles fordulóval hazafelé fordít, előkapja a megfigyelő géppuskát és odapörköl az orosznak. Remekül ültek a lövések, valószínű ez sem fog zavarogni többé.

A megfigyelő megírja jelentését: »Rossz idő miatt felderíteni nem tudtam. A Don-on és a Don közelében mozgást nem láttam. A P-i gyárat megpróbáltam gyujtóbombákkal felgyujtani, hogy kigyulladt-e, már nem volt időm megfigyelni. Kérem a parancsnokságot, hogy közölje a bombázás eredményét a századdal.«

Leszállás után 2 órával már jön a k. hadosztályparancsnokság értesítése: »A P-i gyár ég. Az ellenség megpróbálta a tüzet eloltani, saját tüzérségünk azonban ezt megakadályozta. A gyár tovább

**Nagy Dezső**

# Carlo Emanuele Buscaglia őrnagy emlékezetére

Könyörtelenül, szinte végzetszerűen arat a Nagy Kaszás csontökle azok között, akik kimagasló harci erényeik és sikert sikerre halmozó eredményességük miatt hazájuk rajongásig szeretett kedvenceivé váltak. Pályafutásuk *az üstökösé:* hirtelen bukkannak elő az ismeretlenség homályából, a diadal szárnyain merészen ívelnek felfelé és végül egy napon — oly hirtelen, mint ahogy megjelentek — újra belesüllyednek a végtelen űrbe s nem marad utánuk más, mint az *eszmény*, amelyért éltek és küzdöttek. A kegyetlen sors nem teszi lehetővé számukra, hogy megérjék a végső győzelem mámoros perceit... azét a győzelemét, amelyért oly töretlen önfeláldozással vetették latba az ifjú életüket és nem jut osztályrészükül, hogy a béke boldog éveiben élvezzék babéraik gyümölcsét.

De talán jobb is ez így, hogy a bennük olthatatlan lánggal lobogó áldozatkészség perzselő hevében végül önmaguk is elhamvadnak. Életük fémjelzője a harc, léayege a küzdelem... enélkül önmagukat emésztik el. Számukra a béke fojtogató bilincs, sorvadásos halál s minden bizonnyal a Gondviselés kifürkészhetetlen akarata rendezte el sorsukat úgy, hogy akkor távozzanak el örökre bajtársaik köréből, amikor pályájuk delelőjén állanak...

Életüknek nincs tehát leszálló ága. Azzal a dicsfénnyel övezve maradnak meg hazájuk hálás polgárainak emlékezetében. amelyik utolsó felszállásuk alkalmával is körülragyogta őket. Nevük összeforr sikereikkel és ők lesznek azok az eszményképek, amelyek a haza ifjúságát hősi erőkifejtésre, utánzásra serkentik. Bármily fájdalmas is gyors elmúlásuk, éppen ezen az úton lépnek be a halhatatlanság oszlopcsarnokába és életük örökké ékes bizonysága marad a nemzet harcias, a szebb jövőért megalkuvás nélkül áldozatrakész szellemének...

Ezek a gondolatok zsongtak át agyamon, amikor az olasz főhadiszállás november hó 13-án kelt 901. számú közleménye azt a mélyen lesujtó hírt hozta nyilvánosságra, hogy a legendáshírű torpedóvető, a l'Asso del siluro aereo, *Carlo Emanuele Buscaglia* őrnagy repülőgépével nem tért vissza támaszpontjára.

Egy fényes csillaggal kevesebb az égen.

*

1940. augusztus 15-én, kevéssel napszállta után, öt Sparviero (Savoia 79.) emelkedett fel az egyik cirenaicai repülőtérről. Pókhasuk alatt hatalmas ajándékcsomag, egy torpedó, húzódott meg, hogy az alexandriai kikötő mélyén pihenő brit flottának »kedves« meglepetést szerezzenek.

A század körülbelül egy hónappal ezelőtt alakult meg. A szervezésben a 278. számot kapta, jelvényéül pedig négy (két fehér, két fekete) torpedón figyelő macskát választott és így neve nem is lehetett más, mint »Quattro gatti.«

Most indultak el az első bevetésükre. Alacsonyan, a tenger felől közelítették meg a hatalmasan megerősített egyiptomi angol támaszpontot, áthúztak a házak felett, megreszkettették a város utcáit hatalmas zúgásukkal és egyenesen a hadikikötőnek tartottak. A felvillanó fényszórók fénykévéi és a légvédelmi tűzeszközök lövései az ezeregy éjszaka káprázatát varázsolták az afrikai égboltra, de az olaszok eltökélten nekirepültek céljaiknak. útjára bocsátották halálthozó terhüket és utána épp olyan meglepetésszerűen, mint ahogy jöttek, eltávoztak.

A torpedók egyike súlyosan megrongálta az egyik csatahajó oldalát. A század veszteség nélkül túlesett a tűzkeresztségen és így nem kis sikert könyvelhetett el. Az öt gép pilótái között húzódott meg szerényen Carlo Emanuele Buscaglia főhadnagy is, akiről akkor még senki sem hitte, hogy az olasz torpedóvetőrepülés szemefénye lesz.

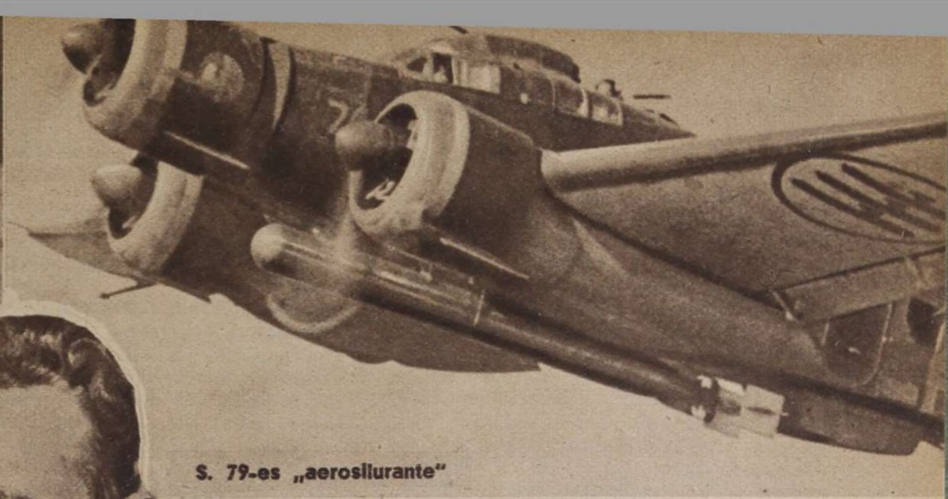
Pedig hamarosan megmutatta oroszlánkörmeit. Augusztus 27-én egy cirkálót talált el torpedója. Szeptember 17-én este kisérőgépével együtt a *Kent* cirkálóra csapott le, amely a Sidi el Barrani közelében levő olasz csapatokat ágyúzta. A torpedók most sem tévesztették el a célt és a cirkáló a levegőbe repült.

Ez volt az első északafrikai angol támadás időpontja és a »Quattro gatti« szünetnélküli önfeláldozó bevetéssel igyekezett enyhíteni a túlerejű angol nyomást. *El Adem* repülőteréről működött leghosszabb ideig és ez a hely lett tanujele annak a töretlen támadószellemnek, amely a század beosztottjait, elsősorban Buscaglia főhadnagyot eltöltötte.

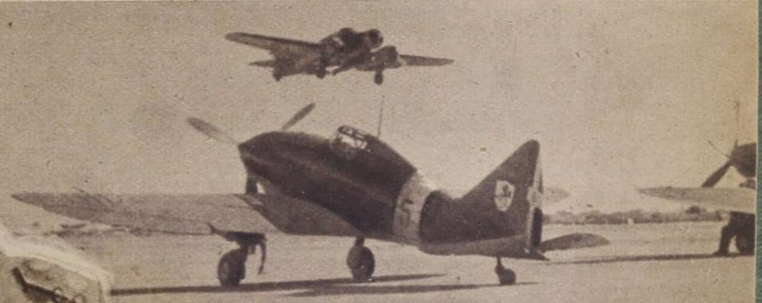
1941 március 5-én 281. számmal új torpedóvető századot állítottak fel és ennek élére eddigi érdemei és rátermettsége alapján a nemrég századossá előlépett Buscagliát nevezték ki. A »Quattro gatti« jó néhány embere követte, hogy kellő számú tapasztalt ember álljon rendelkezésére. A század állomáshelye a *Dodekanezos*, működési tere pedig a Földközi-tenger keleti medencéje lett. Harci tevékenysége azonnal meg is kezdődött: el kell csípnie a Görögországba igyekvő hajókaravánokat.

A közel féléves haditapasztalat alapján a torpedóvetőrepülés számára jól bevált harceljárás alakult ki. Ezt a harckiképző iskolából kikerült új repülőgépvezetők is hamarosan elsajátították és így a század működését nemsokára siker is koronázta. Március 28-án termett az első babér. A felderítők jelentése szerint igen erős brit hajóhad, többek közt két csatahajó és egy repülőgéphordozó, hajózott Alexandria irányába. A századtól három gép indult el


A torpedó felillesztése


S. 79-es „aerosilurante”

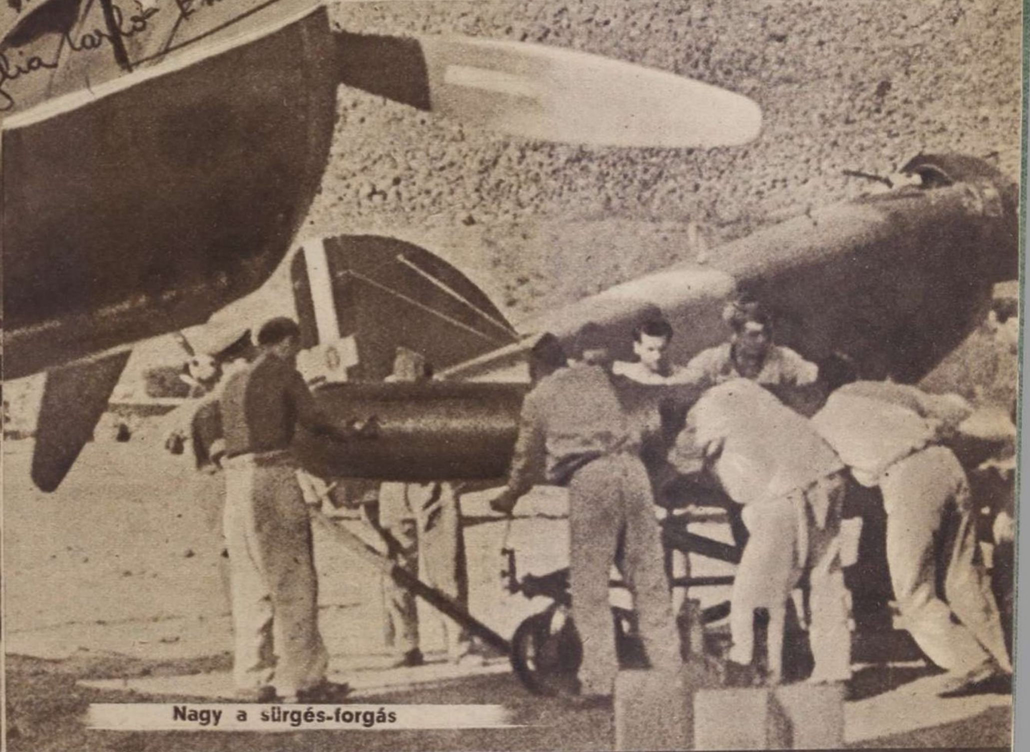

A torpedó előkezelése


Re. 2001-esek felett

Buscaglia Carlo Emanuele


Nekilendül a gép


Buscaglia utolsó felszállása előtt


Nagy a sürgés-forgás

# TORPEDÓVETŐK


Támadás

Buscaglia százados parancsnoksága alatt az üldözésre Az erős felhőzet megnehezítette ugyan a hajókötelék fellelését, de elősegítette a meglepést. A három gép ügyes összműködése révén a repülőgéphordozót és az egyik 10.000 tonnás cirkálót találat érte és az utóbbi valószínűleg el is süllyedt.

Egy hét mulva már a babérkoszorú második levele is kizöldült. Hajókaravánra bukkantak és a hat szállítóhajó közül hármat a tenger fenekére küldtek. Ekkor próbálták ki elsőízben az új harceljárást, amely a magasbombázók és a torpedóvetők összműködésén alapult. A kísérletet, amint látjuk, fényes siker koronázta. Az ellenség, meglepetésében azt sem tudta, hogy melyik támadója ellen védekezzék.

A század harci tevékenysége és eredményessége olyan mértékben nőtt, amilyen ütemben a britek indították hajókaravánjaikat a görög-albán arcvonal alátámasztására. Az a tudat, hogy minden elsüllyesztett hajóval *Epiruszban* küzdő bajtársaikon segítenek, megacélozta a 281. század személyzetének idegeit. Egyre újabb és újabb eljárásokat eszeltek ki a hajókaravánok felkutatására és megtámadására. Működésüket egész tudománnyá fejlesztették és ebben parancsnokuk járt az élen. Buscaglia százados neve mindsűrűbben szerepel a hadijelentésekben és szakavatott vezetése alatt a század eredményessége példaszerűvé vált. Már ő az »Asso dei aerosiluranti!«

Görögország és Kréta meghódolása után a 281. század a csápjait előretolta Alexandriáig, a Nílus torkolatáig és Palesztináig. A győzelmi babérkoszorú egyre terebélyesedik: most egy 5000 tonnás kereskedelmi hajót süllyesztenek el Ciprus közelében, most két torpedórombolót lőnek ki egy hajókaraván kíséretéből az egyiptomi partoknál, most a *Protector* segédcirkálót törlik az angol hajók sorából Port Saidtól néhány kilométernyire s újra most a Haifából jövő motorvitorlásokat lövik össze a fedélzeti fegyverekkel. A század tíz hónapig működött a Dodekanézoson és ez alatt az időszak alatt 600.000 tonnányi ellenséges hajóteret torpedózott meg, amelynek nagyrésze el is süllyedt.

Bármily szép és főleg eredményes volt a működés, az Égei-tenger szigetvilágából, a katonát máshová szólította a kötelesség. 1942. tavaszán a 281. század ugyanarra a repülőtérre került, ahol az anyaszázad, a 278. tevékenykedett. Az áthelyezés nem ötletszerű volt, mert a szardiniai repülőalapon a két század 132. számozás alatt osztálykötelékbe lépett és az osztálynak szinte nem is lehetett más parancsnoka, mint Buscaglia százados. Az osztály, ebben a minőségében, június 14-én érte el első sikereit, amikor hatékonyan közreműködött a szicíliai tengerszoroson áttörni igyekvő, igen erősen biztosított brit hajókaraván szétszórásában. Ujabb eredményes fegyvertényt könyvelhetett el augusztus 12-én egy második angol hajókaraván ellen. Csak közbevetőleg jegyezzük meg, hogy ez alkalommal az olasz légierő a következő veszteségeket okozta az ellenségnek:

elsüllyesztett egy cirkálót és egy rombolót *torpedóval,*

elsüllyesztett hét gőzöst bombával és *torpedóval,*

megrongált két »Nelson« mintájú csatahajót *torpedóval,*

megrongálta az »Illustrious« repülőgéphordozót bombával,

megrongált két cirkálót *torpedóval,*

megrongált hat, biztosan meg nem állapítható minőségű hadihajót bombával és *torpedóval.*

Ebben az eredményjegyzékben a számok önmagukért beszélnek. Buscaglia százados büszkén szoríthatott kezet osztálya beosztottjaival a második brit áttörési kísérlet siralmas kimenetele után.

A viharfelhők azonban megint feltornyosultak a *Mediterrán* felett. A pár hónapos vihar előtti csendet november 8-án nagyarányú angolszász megrohanás követte az északafrikai francia gyarmatok ellen. A hajókaravánok özöne árasztotta el az algiri és marokkói kikötőket és Buscaglia őrnagynak — nemrég lépett elő — megint szünet nélkül ott kellett tevékenykednie osztályával a hajókaravánok útvonalán, hogy csökkentse az angolszászok lendületét. A két év előtti »meleg« marmaricai napok éledtek fel és a légierő képezte az első hadászati tartalékot a tengely ellenlépése számára. A 132. osztály főleg a *Bougie*-öbölben feltorlódó ellenséges hajók közül választotta kövér falatait és az összecsapás negyedik napjáig már több mint 100.000 tonnányi hajótértől fosztotta meg *Eisenhower* tábornokot.

Torpedóvető csoportja élén érte utól a kegyetlen végzet és ifjú teste valahol az afrikai partok előtt lelte hullámsírját.

Bölcs vezetőjének, a Ducenek szavai szerint a *Földközi-tenger Olaszország számára maga az élet.* Ezért az »életért« küzdött ő hideg számítással és elszánt ráménéssel. A vágyálom teljesülését nem sikerült megérnie, halhatatlan lelkének porhüvelyét elnyelték a hűs habok. Eszménye azonban továbbra is ott fog lobogni minden olasz repülő előtt és a Mediterranon őrtálló »aerosiluranti«-kat Buscaglia őrnagy páratlan áldozatkészsége fogja hevíteni az utolsó angolszász maradványok kiűzésében.

Carlo Emanuele Buscaglia, segítsd őket nehéz harcukban!

Nagy Béla szds.



# KI FELELŐS A LÉGIHÁBORÚ ELFAJULÁSÁÉRT?

*Három háborus év sorozatos, súlyos vereségei és a velük kapcsolatosan leszürt keserü tapasztalatok az angolszász hatalmak vezetőiben azt a meggyőződést váltották ki, hogy a légierő fejlesztésének mindnagyobb figyelmet kell szentelni. Miután Franciaország a német haderő csapásai alatt összeomlott, a norvég akció bukása, két csatahajójának kellő légvédelem nélküli kiküldése Malayába és elpusztulása, Kréta elfoglalása és a libyai első visszavonulás oly viharos kritikát váltott ki az angol közvéleményben, az angol hadvezetőség minden erejét összpontosítva, sok vér-, anyagi és tekintélyáldozat árán új hatalmas légiflotta kiépítésébe fogott. Ehhez mindenekelőtt Amerika segitségére volt szükség.*

*Az angol katonai vezetés két új tézist tett magáévá:*

*1. A földi haderő nem győzhet, ha nem rendelkezik légi fölénnyel.*

*2. A bombázó erők kiépitésére kell a súlyt helyezni, mert előnyösebb a repülő- és páncélos erőket nyugalmi helyzetben megtámadni és megsemmisiteni, mint a csatában.*

*E szempontok mellett még mult évben nagyarányú pilótakiképzés és repülőgépgyártás indult meg Kanadában. Az Egyesült Államokból a bérlet- és kölcsönszerződés alapján Angliába szállitott nagyszámú többmotoros nehéz bombázógépek bevetés előtt állottak. Időközben azonban az angol alsóházi viták ez év májusában és júniusában igen elfajultak és azt mutatták, hogy a tengelyhatalmaknak a partizánok elleni rendszabályai a megszállott területeken heves vitákat és követeléseket váltanak ki megtorlásokat illetőleg. Igy pl. a R. A. F. egy parlamenti képviselője azt javasolta, hogy minden Lidice cseh község megsemmisítéséhez hasonló büntető rendszabály esetén egy német községet vagy nyilt várost kell robbanó- és gyujtóbombák által elpusztitani. A politikai vezetés többsége terrortámadásokat sugalmazott és követelt.*

*Minthogy a német légiflották ezidőben számos fronton Norvégiától Észak-Afrikáig és főként keleten voltak foglalkoztatva, számottevő német ellenállás hiányában a Royal Air Force először egyedül, később az amerikai légierővel együttesen megkezdte sorozatos, nehéz támadásait a nyugatnémetországi városok és iparterületek ellen. Hamburg, Bréma, Kiel, Rostock, Lübeck, Köln, Karlsruhe, München és egyéb német városok súlyos támadásokat szenvedtek el. Churchill a sajtónyilatkozatok szerint a tömegtámadásokkal mind a saját népének, mind a szovjetszövetségesnek azt akarta demonstrálni, hogy ez a sokat követelt ú. n. „második arcvonal“ és Anglia ezúton olyan eredményeket ér el, amelyek kedvező kilátásokkal kecsegtetnek. A valóságban azonban nem volt egy pillanatig sem kétséges, hogy — (legyenek ezek az angol raidek bármennyire is nagyok és kemények) — sohasem fogják térdre kényszeriteni a német népet. A német hadvezetés anyagi ellátása oly széles alapon áll, hogy döntően így nem található el, a német nép életereje és háborús akarata pedig ilyen módon sohasem törhető meg. A támadások hatása alatt a lakosság százezrei idölegesen hajléktalanok lettek és minden ingóságuk máról-holnapra megsemmisült.*

*Mérhetetlen keserüség töltötte el a német népet és vezetőit a légiháborúnak ilyenkénti elfajulása miatt annál is inkább, mert mindenki tisztában van azzal, hogy a jelenlegi viszonyok között, mindaddig, amíg Keleten tiszta helyzet nincsen, teljes erővel nem lehet visszaütni. Ezt a felfogást tükrözi vissza Hitler vezér és kancellárnak f. évi november hó 8-án Münchenben tartott beszéde, amikor a légiháborúval kapcsolatosan a következőket mondotta:*

*„Eljön az óra, amikor visszavágok és akkor jaj nekik! Gyakran hónapokig kellett szemlélnem az eseményeket. Higyjék el nekem, hogy a harag keserüsége szoritja össze szivemet, amikor a német városok elleni gyáva légitámadásokról hallok. Páris városára egyetlen bombát sem dobattam. Varsót a támadás előtt ötször szólitottam fel megadásra és kértem, hogy legalább a nőket ás gyermekeket engedjék el onnan. Amikor még parlamenterünket sem fogadták, csak akkor határoztam el magam a támadásra. Az éjszakai angol légitámadások megkezdése után is három és félhónapot vártam, bár elég erősek voltunk ahhoz, hogy visszaüssünk. Azonban azt hittem, hogy a józan ész még idejében győzni fog. Ma sincs másképp és én mindent megjegyeztem magamnak. Odaát még meg fogják érezni, hogy a német feltaláló szellem nem volt tétlen s akkor ellenfeleink olyan választ kapnak, hogy nem látnak, se nem hallanak majd!“*

*Emellett Anglia vezető emberei annakidején egyáltalában nem tagadták a terrortámadások célját és valódi inditóokait, mert emlékezetes még Harris angol légimarsall, a bombázóerők parancsnokának f. évi május hó 31-én a Reuter-ügynökségnek adott cinikus nyilatkozata, amely az egész világon kinos feltünést keltett. A következőket mondotta: „Ha én ma éjjel 20.000 bombázógépet küldhetnék Németország fölé, úgy ez a Németország holnap már nem állana háborúban. Ha azonban minden éjjel 1000 bombázót repültethetek Németországba, a háború össszel befejeződik. Nem kételkedem abban, hogy hamarosan eljön az a nap, amikor az Egyesült Államok és mi olyan repülő erőket küldhetünk ki, hogy Németország kegyelemért fog könyörögni!“*

*Ennél nyiltabban és cinikusabban nem nyilatkozott még felelős államférfi, vagy katonai vezető brutális hadvezetést illetően és csodálatosan most egyszerre az angol hirverés minden igyekezetével azon van, hogy a német polgári lakosság elleni háborút valamiképpen igazolja az angol közvélemény előtt. Minthogy a német hadvezetőség a hadműveleti kényszeritő körülmények folytán, a terrortámadások körülbelül egyéves időszaka alatt, valóban nem hagyta magát eredeti hadműveleti terveitől elteriteni és csak szorványosan kerültek megtorló ellentámadások*





**Megtorlás**

*Anglia ellen végrehajtásra (Windsor, Bath, Canterbury stb.). Ezeket az ellentámadásokat Morrison brit belügyminiszter „Baedecker támadásoknak" — gúnyolta (értve alatta Anglia idegenforgalmi látványosságai ellen intézett támadásokat) és a német jelentések ötvenszeres túlzásairól beszélt, bevetett repülő erőket és elért hatást illetően. Most pedig talán a közvélemény nyomásának hatása alatt vagy esetleges nagyobbarányú megtorlás kilátásában, Morrison egyszerűen felriasztja az angol lakosságot amiatt, hogy valószínűleg a közeljövőben számolni kell német légi tömegtámadások bekövetkezésével. Tehát minden aktív és passzív légvédelmiszolgálatnak éjjel és nappal teljes készültségben kell állania.*

*Az angol hírverés emellett azt is állítja, hogy tulajdonképpen a németek kezdték el a városok bombázását a brit szigeteken, tehát az angol támadások voltaképpen csak megtorló rendszabályokként tekinthetők. Ezt a „Militärische Korrespondenz aus Deutschland" hivatalosan cáfolja és írásával minden tekintetben csak azonosíthatjuk magunkat.*

*Természetesen minden propagandahazugság ellenére a történelmi tények beszélnek és vitathatatlan, hogy 1940 január 12-én estek először bombák német területre, még pedig Westerland városára és a Sylt-szigetek lakóhelyeire.*

*Ezzel szemben csak 1940 március 10-én zuhantak bombák brit területre. Ez bekövetkezett az Orkney-szigeteknél megállapított angol hadihajók elleni támadás alatt, az elhárításában közreműködő szárazföldi angol légvédelmi üteg leküzdésében.*

*1940 március 20-ára hajló éjjel nagyobb angol légitámadás következett Sylt szigete ellen, ahol kizárólag polgári kár keletkezett.*

*1940 április 12-én — anélkül, hogy német részről időközben légitámadások következtek volna brit terület ellen — a schleswig-holsteini Heilingenhafen kis pályaudvarát bombázták az angolok.*

*1940 május 10-e, a Franciaország ellen megindult támadóhadjárat óta az angol légitámadások további tervszerű megerősödése állapítható meg a védtelen, nyílt német városok ellen. Különösen a birodalom nyugati részében, amelyeknél főként a polgári lakónegyedeket érték a támadások. A német ellenhatás akkor még tisztán katonai célokra (repülőterek, hajók, kikötőhelyek, stb.) korlátozódott.*

*Csak 1940 június 20-án jelentette az O. K. W. először, hogy a megtorlótámadások Anglia ellen megkezdődtek. Ezek a megtorlótámadások még mindig csak korlátolt erővel folytak és London fővárost kimondottan kímélték.*

*Csak 1940 szeptember 6—7-ére virradó éjjel, miután Berlint többízben támadás érte, kezdte a német légihaderő támadásait a London szívében lévő dokkberendezések ellen.*

*Ennek a vitathatatlan légitámadási történelmi fejleménynek igazsága úgylátszik kényelmetlen Angliának, mert újabban az angol hírverés azzal az átlátszó ürüggyel érvel, hogy a német légihaderő kezdte tulajdonképpen a támadásokat zárt polgári lakónegyedek ellen, amikor Varsó és Rotterdam városát bombázta. Ez az érvelés azonban — amellyel Németországra akarják hárítani a polgári lakosság elleni légiháború megkezdésének bűnét — teljesen hibás. Varsó annakidején körülzárt vár volt, amely fegyveresen ellenállt. Az akkori lengyel főparancsnokhoz felszólítás érkezett a németek részéről, hogy hagyja abba a nagyváros céltalan védelmét és csak miután a német ultimátum válasz nélkül maradt, került bevetésre a német légihaderő a lengyel ellenállás megtörésére. Ez a tény a világ színe előtt aktaszerűen bizonyítható és vitathatatlan.*

*Hasonló az eset Rotterdamnál. Ott a repülőteret megszállva tartó ejtőernyős csapatok kerültek tüzérségi tűz alá a város felől. Ezáltal terjedtek ki a harccselekmények a városra. A katonai helyzetet tekintve, német részről az ellenséges ellenállást csakis harci repülők bevetésével lehetett leküzdeni.*

*Mind Varsó, mind Rotterdam a legrosszabb példát képviselik arra, hogy Anglia az általa vezetett légiháború jogosultságát igazolja. Azok a támadások harccselekményeket képviseltek felfegyverzett ellenálló ellenséggel szemben, az angol légitámadások viszont elejétől kezdve, még csak hadiipari, vagy katonai célok ellen sem irányultak, hanem kimondottan egyedül a polgári lakosság ellen.*

*Német részről megállapítják, hogy egyáltalában nincsen szándékukban a bombaháború ebbeli fejleményének bűnösségi kérdését vitatni. A történelmi fejlődés eseményei vitathatatlanul beszélnek magukért. De minthogy angol részről a vita megindult, le kell szögezni, ki felelős nemcsak azért, ami eddig történt, hanem a további fejleményekért is, amelyek az angol jelenlegi magatartás mellett elkerülhetetlenek lesznek.*

*Minden tárgyilagosság fenntartása mellett csakis csatlakozhatunk a német felfogáshoz, hogy Anglia és nem Németország felelős a légiháború elfajulásáért. Nem kétséges, hogy az angol nép nem minden heroizmus nélkül vezeti háborúját; de vezetőségének „gondolatnélküliségе" olyan cselekményekre és érzelmekre vezeti, amelyek alkalmasak arra, hogy a „német vas fehérizzóvá váljék." A németek nem felejtették el az 1940. évi légioffenzívát Anglia ellen és megértik, hogy az angolok sem felejtették el. De a „kezdeményezés" mindig az angolok részéről indult meg és az angol rádióhírverésben sokszor idézett Hitler kijelentés „wir werden ihre Städte ausradieren" (ki fogjuk radírozni városaikat) is csak megtorlásképpen hangzott el, arra az esetre, ha a brit légierő abba nem hagyja terrortámadásait. Hogy pedig ezzel az ellencsapással idővel számolni kell az angol vezetésnek és közvéleménynek ebben hinni — ismerve a német vezetés céltudatosságát és súlypontképzési elveit — minden okunk megvan.*

*A légiháború nyílt városok elleni hatásának gyakorlati tapasztalata azt mutatta, hogy miként a brit nép is annak idején fogait összeszorítva tűrte a német légi offenzívát, tovább dolgozott és nem tört meg, akként a német nép háborús akarata sem fog a brit támadások súlya alatt megtörni. Akkor pedig nem sok értelme van ennek a hadviselési módszernek, mert pótolhatatlan kultúrértékek semmisülnek meg hiába, a harc elfajul. Ezen felül is földrajzi adottság (repülési távolság) és céltömörültség révén aránytalan előny mutatkozik a német légihaderő és légi hadviselés számára.*

**vitéz Szentnémedy Ferenc ezredes**

# Együtt szolgál a légikórházban a repülőorvos férj és a Vöröskeresztes feleség

A *Hitler* vezér és kancellár által ajándékozott Ju. 52-es Vöröskeresztes repülőgép a hadisérültek légiszállítása terén jelentős munkát végez. Összeszedi az arcvonalon összegyüjtött, légiszállításra szoruló hadisérülteket, beszállítja Charkovba, Kiewbe, onnan hazahozza őket Budapestre.

A repülőszolgálat és az önfeláldozó segítés egyik legszebb példája, hogy a Vöröskeresztes sebesültszállító gépen *együtt teljesítenek szolgálatot a repülőorvos férj és önkéntes Vöröskeresztes szolgálatot vállalt felesége.* Harminc órát töltöttek együtt levegőben, közösen ápolták és gondozták a sebesülteket.

Dr. *Bollobás* Béla százados repülőorvos egyik ismert szakértője a légi betegszállításnak. Már több alkalommal tette meg az utat Budaörs és az arcvonal között. Fiatal felesége és tizenöthónapos kisleánya van. Felesége már egy esztendeje teljesít önkéntes ápolónői szolgálatot az egyik nagy budapesti hadikórházban. Nemrégiben bejelentette férjének, hogy úgy érzi, igen alkalmas volna *a légi ápolónői szolgálatra.*

Meglátogattuk *Bollobás* doktornét, hogy megkérjük: mondja el a *Magyar Szárnyak* számára a légi mentőszolgálat tapasztalatait, élményeit. Bájos, lekötelezően kedves fiatal úriasszony, abból a fajtából, amelyik nem társadalmi kötelességnek tekinti az önként vállalt szolgálatot, hanem *katonafeladatnak* és a feladatot minden körülmények között odaadóan teljesíti.

— A férjem részéről semmiféle akadály nem volt, de nem is lehetett volna — mondja — mert elsősorban ő értette meg, hogy az önkéntes ápolónői szolgálatot kötelességem elvállalni, hiszen értek hozzá. Szerencsére kisleányunk is van már olyan »nagy«, hogy egy-egy időre itthon hagyhatom, van, aki gondot viseljen rá.

— Amikor a légi sebesültszállítás megkezdődött, nyomban jelentkeztem. Eleinte nem is gondoltam arra, hogy megtörténhet, hogy éppen a férjem lesz a gép orvosa.

— Jelentkezésemet elfogadták, de mindent attól tettek függővé, hogy *alkalmas vagyok-e a repülésre?*

Nevetve mondja, hogy szabályos repülőorvosi vizsgálatsorozaton kellett átesnie.

— Végigcsinálták velem minden vizsgálatot. Forgószékbe ültettek, vérnyomás, tüdővizsgálat. Még az alacsonynyomású kamrában is voltam. *Hétezer méteres magasságig »emelkedtünk«,* különböző írásfeladatokat és számolást kellett elvégeznem. Minden jól ment. Ugy tudom, nem volt semmi hiba sem az írásban, sem a számolásban.

— És a leereszkedés?

— Az is könnyen ment. Igaz, a repülőorvos, aki a kísérleti felszállást végezte velem a pneumatikus kamrában, tanácsokat adott, hogy aprókat nyeljek. Semmiféle különösebb érzésem nem volt, kissé éreztem a fülemet, de nem panaszkodtam, mint mások, fülfájásról. Szóval: *ment minden szépen, alkalmasnak találtak a repülésre.*

A repülőorvosi vizsgálatok után a szoktatórepülések következtek. Négyezer méter magasságig emelkedtek, nagyszerű élmény volt az út.

— A gyakorlatban is minden jól ment. Megkaptam beosztásomat és az a különös szerencse ért, hogy *éppen a férjem lett a gép egyik útján az orvosparancsnok.*

Persze, meg kell kérdezni, hogy nem volt-e furcsa a férj-orvos mellett szolgálatban lenni?

— Egyáltalában nem. Más a *házasság* és más a *szolgálat.* Nem férj és feleség voltunk a gépben, hanem *orvos és ápolónő.* A megszólítás is szolgálati volt: *százados úr, kedves nővér.* Egyik betegnek sem volt és nem is lehetett még csak sejtése sem arról, hogy férjfeleség vagyunk. Én, szerencsére, eléggé jól tudom a dolgomat, férjem mellett is rengeteget tanulhattam, ismerem minden dolgozatát, munkáját a légi sebesültszállításról. *Kicsit szakmabeli vagyok,* így hát talán más nővérnél könnyebben tudtam elvégezni szolgálatomat.

A szolgálat nemcsak ápolásból áll fent a gépben, hanem tisztántartásból is. *Bollobásné nővér minden betegkörüli munkát éppen úgy elvégez a gépben, mint ahogyan a hadikórházban tette.*

Megkérdezzük, mit segíthet az önkéntes ápolónő a gépben a férfiak tudásán felül?

— Adódhat eset, hogy sokat. Behoztunk — például — az arcvonalról egy ezredest, aki fehérvérűségben, maláriában szenvedett. Már menthetetlen volt. Állandóan nagy szomjúság kínozta. Folyton szódavizet kért. A végén már csak rendes vizünk volt, de azt nem akarta elfogadni. Nem ízlett neki. Odamentem hozzá, rábeszéltem, hogy milyen hűs, milyen friss. Felhajtott egy pohárral. Később, amikor már leszálltunk és hordágyon kitették, újból szomjazni kezdett és azt mondotta:

*— De csak abból a vízből adjanak, amelyikből a kedves nővér adott...*

Apró, emberi dolog, de fent, kétháromezer méter magasságban, sokszor ellenséges gépek hatóterében, felbecsülhetetlenül könnyítő és segítő körülmény a rábeszélő, meggyőző, kedves női szó.



Charkovban a sebesült szállító Ju. 52-sel

— Milyen repülőútjuk volt?

— A tájékot, bizony, nem sokat figyelhettem, hiszen mindig akadt dolog. Koponya-, arc-, nyelv-, fülsérültek, szemsérültek, nehezebb törések. Egyszóval: *szaksebészeti kezelésre szorulók* vannak a gépen, olyanok, akiknek műtéti ellátása csak idehaza történhetik meg. Mind különböző igényű, viselkedésű. Legtöbbjük először ült repülőgépen. Bizony, nem sétarepülés volt a levegőben eltöltött harminc óra. De — néha — igen szép tájékok felett repültünk. Legérdekesebb látni *a nagy csaták kihült helyeit, az állásokat, árkokat, szétlőtt tűzeszközök maradványait. Repülni a gigászi küzdelem legnevezetesebb csataterei felett.*

— Nem volt fáradtságos?

— Nem. Mégis együtt voltunk és ez számunkra is nagy megnyugvás. Azután: kint, az elhelyezésnél sokkal, de sokkal könnyebb a dolog. Nem kell külön szoba után szaladgálni a nővér számára. *Katonafeleséget könnyebb elhelyezni,* beértük szalmazsákkal is...

... Kedves, finom alakján most egyszerű utcai ruha. A ruhán a vöröskeresztes önkéntes ápolónők jelvénye. Míg újabb parancs nem érkezik, tizenöthónapos kislányát gondozza, neveli, küszködik a háztartás feladataival. Ha megjön a parancs, újból felveszi ápolónői formaruháját s a vöröskeresztes Ötvenkettesen gondoz, ápol, kötözni segít, hordja az ágytálakat, vigasztal, üzeneteket, értesítéseket vesz át. Nem csupán a szó társadalmi értelmében nagyságos asszony, hanem egy a tiszteletreméltó, nagyságos magyar asszonyok közül, aki *még a levegőben is ott áll* a valamennyiünkért megsebesült hadisérült betegágya mellett.

**Raczkó Lajos**



Valahol szovjet föld felett

# Felvételi tájékoztató

## *a haderőnkívüli motoros repülőgépvezetői kiképzésre jelentkező ifjak részére*

A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a motoros repülőgépvezető (pilóta) személyzet kiegészítését 1943-ban is elsősorban önként jelentkező ifjakból óhajtja biztosítani. Ezért a Magyar Aero Szövetség útján felhívja az ifjúságot, hogy jelentkezzék tényleges katonai szolgálatra repülőgépvezetőnek.

**I. Általános tudnivalók.**

1. A m. kir. honvéd légierőknél a repülőgépvezetők állományát *a)* a m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémiára törekvőkből,

*b)* tartalékos tiszti kiképzésre jogosult jelentkezőkből és

*c)* legénységi állományba sorolható jelentkezőkből egészítik ki.

Az itt felsorolt jelentkezők részére a tényleges katonai szolgálatot megelőző haderőnkívüli motoros repülőelőképzésben való részvétel kötelező. A m. kir. honvéd légierőknél tehát repülőgépvezető csak az lehet, aki a haderőnkívüli motoros repülőelőképzés során erre való rátermettségét a haderőnkívüli kiképzés során beigazolja.

2. Az előfeltételeknek mindenben megfelelő jelentkezők felvétele a létszámviszonyok mellett elsősorban repülőszakorvosi vizsgálat eredményétől függ.

3. Egyenlő feltételek esetén a felvételnél a motornélküli repülőelőképzésben résztvettek előnyben részesülnek.

**II. A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémiára törekvők felvétele.**

1. A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémia teljes ellátást nyujtó, három évfolyamú katonai főiskola. Rendeltetése: a m. kir. honvédség hivatásos repülőtisztjeivé való nevelés és kiképzés.

2. A repülőakadémia első évfolyamába iskolai végzettség szempontjából olyan önként jelentkező ifjak vehetők fel, akiket valamely hazai nyilvános középiskolában tett érettségi vizsga alapján érettnek nyilvánítottak. Életkor szempontjából előreláthatólag 1923., 1924. és 1925. évben született ifjak kérhetik felvételüket. Katonai szolgálatot teljesített ifjak felvételre tekintetbe nem jöhetnek.

3. A repülőakadémia I. és II. évfolyamát a m. kir. honvéd légierők csapatalakulatainál kell eltölteni, a honvédségi törvény szerint előírt karpaszományos szolgálattal azonos módon.

4. A repülőakadémiára való pályázat feltételeit és a *pályázati kérvény* benyujtására vonatkozó tudnivalókat a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny« és a »Kárpátaljai Közlöny« 1942. évi december havi vagy 1943. évi január havi példányszámai fogják előreláthatólag tartalmazni.

5. Abból a célból, hogy a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága előzetes tájékozódást szerezhessen a repülőakadémiára törekvők számáról és a személyi adatok alapján a haderőnkívüli előképzéssel, valamint a katonai szolgálatra való felvétellel kapcsolatos előintézkedéseit megtehesse, feltétlenül szükséges, hogy a repülőakadémiára törekvők a felvételi tájékoztatóhoz csatolt űrlap szerinti felvételi kérelmüket szülői beleegyezéssel és kötelezővel együtt — már most — a felvételi tájékoztató kézhezvétele után azonnal, legkésőbb azonban az előbbi pontban említett pályázati kérvény benyujtásával egyidejűleg beküldjék a m. kir. honvéd légierők parancsnokságának (Budapest, III., Zsigmond király-út 38—40.). Orvosi bizonyítványt, arcfényképet és a fentemlített kérvényűrlapon feltüntetett egyéb okmányokat csak az előbbi pontban említett kérelemhez kell csatolni.

6. A repülőakadémiára törekvők a felvételi tájékoztatóhoz csatolt kérvényűrlap 1. oldalán levő szövegrész második bekezdéseként írják a következő szöveget:

»A repülőakadémiára való felvételre is törekszem.«

A repülőakadémiára törekvők jelentkezhetnek egyidejűleg tartalékos tiszti repülőgépvezetői vagy tartalékos tiszti bombázó megfigyelői kiképzésre, esetleg mindkét kiképzésre is. Errevonatkozó kérelmüket a kérvényűrlap 6. folyószám 1. függőleges rovatába vezessék be és az előbbi pontban foglaltaknak csak ezek megtörténte után tegyenek eleget.

**III. Tartalékos tiszti kiképzésre törekvők felvétele.**

1. Tartalékos tiszti repülőgépvezető kiképzésre jelentkezhetnek a hazai középiskolák VIII. osztályát vagy a középiskolákkal egyenlő értékű más iskolának legmagasabb évfolyamát már végzett vagy 1943. tanévben végző ifjak, akik 1922-ben, 1923-ban, 1924-ben és 1925-ben, esetleg 1926 április hó 30. előtti időben születtek, ha a felvételi tájékoztató V. részében foglalt általános feltételeknek egyébként megfelelnek.

2. Tartalékos tiszti bombázó megfigyelő kiképzésre az előbbi 1. pontban említett követelményeknek megfelelő ifjak jelentkezhetnek. Mindazok, akik csak megfigyelőkiképzésre jelentkeznek, a mellékelt kérvényűrlap első oldalán a címzés alatt levő szövegrész sorait hosszában húzzák át és a nyomtatott szöveg helyett írják a következőket:

»Tisztelettel kérem felvételemet a m. kir. honvéd légierőkhöz bombázó megfigyelői kiképzésre.«

3. A tartalékos tiszti kiképzésre jogosult jelentkező ifjú jelentkezhet egyidejűleg bombázó megfigyelő kiképzésre is. Errevonatkozó kérelmét a kérvényűrlap 6. folyószám 2. függőleges rovatába jegyezheti be.

*A csak bombázó megfigyelő kiképzésre jelentkezők haderőnkívüli előképzésben nem részesülhetnek.*

4. A repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmatlannak talált ifjak sem repülőgépvezetői sem bombázó megfigyelői kiképzésben nem részesíthetők.

**IV. Legénységi repülőgépvezetői kiképzésre törekvők felvétele.**

1. A m. kir. honvéd légierők legénységi állományába repülőgépvezetői kiképzésre jelentkezhetnek azok az ifjak, akik valamely hazai középiskolának (gimnázium, reálgimnázium, polgári, stb.) IV. osztályát vagy az elemi iskola 8. osztályát elvégezték és 1922-ben, 1923-ban, 1924-ben, 1925-ben vagy 1926. évben április hó 30. előtti időben születtek és a felvételi tájékoztató V. fejezetében foglalt általános feltételeknek megfelelnek.

2. A legénységi repülőgépvezetői kiképzésre törekvő ifjak egyidejűleg jelentkezhetnek ú. n. *földi szakszolgálatos* kiképzésre is (fényképész, rádiós, gépkocsivezető, számvivő, írnok, stb.) errevonatkozó kérelmüket a kérvényűrlap 6. folyószám 3. függőleges rovatába jegyezhetik be. Földi szakszolgálatos kiképzésben azok a legénységi állományba tartozó ifjak is részesíthetők, akik a repülő szakorvosi vizsgálaton repülőgépvezetői kiképzésre különben alkalmatlannak minősültek.

3. A repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmatlannak bizonyult ifjak repülőgépvezetői kiképzésben nem részesíthetők. Ezért kívánatos, hogy a legénységi állományba tartozó ifjak repülőgépvezetői kiképzésre való jelentkezésük alkalmával egyidejűleg földi szakszolgálatos kiképzésüket is kérjék az előző pontban foglaltak szerint.

**V. Valamennyi jelentkezőre vonatkozó általános feltételek.**

1. *Magyar állampolgárság.* Állampolgársági, honosítási, visszahonosítási bizonyítvánnyal vagy illetőségi bizonyítvánnyal kell igazolni.

2. *Testi és szellemi alkalmasság.* A jelentkező lakhelyéhez legközelebbi honvédorvos által kiállított orvosi bizonyítvánnyal kell igazolni (orvosi bizonyítvány űrlap a tájékoztatóhoz csatolva). Arravonatkozólag, hogy a legközelebbi honvédorvost a folyamodó hol találhatja meg, a levente körzetparancsnokok is felvilágosítást adnak. A honvédorvosnál a felvételi tájékoztatóval az odacsatolt orvosi bizonyítvány űrlappal és 6×9 cm méretű, hatóság (csendőrség, rendőrség) által hitelesített arcfényképpel kell jelentkezni. A hitelesítő szövegben a jelentkező lakhelyét is fel kell tüntetni. Az esetleges utazásból kifolyólag felmerülő költségeket (III. osztályú vasúti jegy árát oda-vissza) a vizsgálatot végző honvédorvos illetékes gazdasági hivatala a jelentkező kérelmére megtéríti.

*Kérvényt csak olyan jelentkező nyujtson be, akit a honvédorvos katonai szolgálatra testileg és szellemileg alkalmasnak talál.* A honvédorvos a vizsgálat eredményét szóbelileg is közli a megvizsgált jelentkezővel.

3. *Erkölcsi érdemesség és nemzethűség szempontjából való megbízhatóság.* Az illetékes hatóság által kiállított újkeletű erkölcsi bizonyítvánnyal kell igazolni.

4. *Iskolai végzettség.* Legutolsó iskolai bizonyítvánnyal — végbizonyítvánnyal — oklevéllel, stb. kell igazolni. Akik a felvételi kérvényük beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanévben nyert bizonyítványukat vagy az iskola (intézet) igazgatósága által erről készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt köte-

lesek kérvényükhöz csatolni, amelyből megállapítható, hogy a felvételét kérő ifjú az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes tanulója. Az ilyenek az iskolai év befejeztével az utolsó évről szóló bizonyítványukat a vizsga letétele után azonnal a Magyar Aero Szövetséghez kötelesek benyujtani.

5. *Nőtlen családi állapot.* Hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolás nem szükséges.

6. *Kiskorúaknál az atya vagy gyám beleegyezése.* Az atya vagy gyám beleegyező nyilatkozatával kell igazolni.

7. *Keresztény származás igazolása nagyszülőkig bezárólag.* A csatolt származási táblázat jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatokat vagy másolatokat nem veszünk figyelembe.

8. »*Kötelező.*« Csatolni kell, ha a folyamodó továbbszolgálatot is vállal.

9. *Hadiüzemi igazolvány,* hadiüzemnél alkalmazott jelentkező részére arravonatkozólag, hogy a hadiüzem nem tartja vissza, ha őt a haderőnkívüli előképzésre és tényleges katonai szolgálatra felveszik, illetve behívják.

## VI. Kérvény benyujtása.

1. Minden pályázó, ha az előírt követelményeknek megfelel, a mellékelt kérvényűrlapot olvasható aláírásával töltse ki, csatolja a kérvényhez az előírt okmányokat, valamint 1 drb 6×9 cm méretű hatósági igazolással ellátott arcképet.

2. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »Katonai ügyben« kell kiállíttatni.

*A mellékelt kérvényűrlapoktól eltérően szerkesztett vagy a megkövetelt melléklettel nem rendelkező kérvényeket nem vesszük figyelembe.*

3. A kérvényt lehetőleg azonnal, azonban a honvédséghez már besorozott folyamodónak legkésőbb 1942 december 31-ig, a honvédséghez még be nem sorozott folyamodónak legkésőbb 1943 február 1-ig kell benyujtani a Magyar Aero Szövetséghez. Cime: Budapest, V., Vigadó-utca 2.

4. A kérvény benyujtása után a tényleges katonai szolgálatra való bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozásokat (lakcímváltozás) külön a Magyar Aero Szövetséggel és külön a m. kir. honvéd légierők parancsnokságával (Budapest, III., Zsigmond király út 38—40.) esetenként, azonnal közölni kell.

5. A haderőnkívüli előképzéssel kapcsolatban felmerülő esetleges érdeklődéssel a Magyar Aero Szövetséghez kell fordulni. Távbeszélőn felvilágosítást nem adunk. Irásbeli érdeklődésekhez válaszbélyeget is csatolni kell.

## VII. A felvételi eljárás és a kiképzés ismertetése.

1. Az 1942. évi december hó 31-ig, illetőleg 1943. évi február hó 1-ig beérkezett kérvényeket a Magyar Aero Szövetség elbírálja és a követelményeknek megfelelő folyamodókat meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgálatra kijelöli. A kijelölteket repülő szakorvosi vizsgálatra *ingyenes utazásra* jogosító behívójeggyel, a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága hívja be.

2. A repülő szakorvosi vizsgálat 2 napig tart, a m. kir. honvéd repülőorvosi intézetnél (ROVI). A szakorvosi vizsgálat helyét a behívójegyen feltüntetik. A repülő szakorvosi vizsgálaton csak behívójegy alapján lehet megjelenni. A repülő szakorvosi vizsgálatra behívott folyamodók elhelyezéséről és élelmezéséről a m. kir. honvéd repülő orvosi vizsgáló intézet illetékes gazdasági hivatala gondoskodik. A kijelölt elhelyezésben való részvétel kötelező. A repülő szakorvosi vizsgálaton szükséges vasúti jegyet is az említett gazdasági hivatal szerzi be és átvételi elismervény ellenében adja át az érdekelteknek.

Az orvosi vizsgálat eredményét a folyamodóknak kihirdetik.

3. A haderőnkívüli motoros repülőképzés előreláthatólag 1943. évi július hó 1-től október hó 1-ig tart. Az előképzésre felvetteket a lehetőség szerint a lakóhelyükhöz legközelebb eső kiképző kerethez hívják be. A folyamodó ott, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén, teljesen díjmentes elhelyezésben és élelmezésben részesül és motoros repülőelőképzést kap. A haderőnkívüli előképzésre felvett folyamodó utazási költségeit a kiképző kerethez és vissza a lakóhelyre, a folyamodó kérelmére indokolt esetben a kiképző keretnél kifizetik.

4. A repülőakadémiai kiképzésre törekvők felvételi vizsgájával kapcsolatos összes költségek (utazás, élelmezés, elhelyezés, visszautazás) a m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülő akadémia parancsnokságát terhelik.

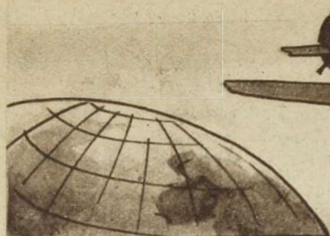
5. A motoros repülőkiképzés alatt elért eredmény alapján a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a legalkalmasabb pályázókat tényleges katonai szolgálatra behívja. (A.még be nem sorozottak besorozására a légierők parancsnoksága intézkedik).

A haderőnkívüli motoros rep. előképzésen való részvétel nem jelent a m. kir. honvéd légierők parancsnokságára nézve oly kötelezettséget, hogy a növendéket az előképzés évében katonai szolgálatra behívja. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.

A továbbszolgálatra előírt kötelező csak a jelentkezőre bír kötelező erővel. A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a tényleges katonai szolgálat alatt tanusított magatartás alapján dönt arra vonatkozólag, hogy a továbbszolgálatra történt jelentkezést elfogadja-e.

6. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama alatt karpaszomány viselésére jogosultaknak (akik a tájékoztató III. fejezetében foglaltaknak megfelelnek) 2 (kettő) év; a karpaszomány viselésére nem jogosultaknak (akik a tájékoztató IV. fejezetében foglaltaknak megfelelnek 3 (három) év. Ez utóbbiak 4 évi továbbszolgálat vállalása esetén a továbbszolgálói illetményeket már a tényleges kötelező szolgálat 3. évében megkapják.

7. Karpaszomány viselésére nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolálatot teljesítő és további szolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezők esetén a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága választja ki a légi haderő hivatásos tiszthelyettesi karába törekvőket. Ezek a tiszthelyettesi iskola eredményes elvégzése után hivatásos tiszthelyettesi karba kerülhetnek, 12 évi szolgálat után pedig honvéd tisztviselői állásokra is pályázhatnak.



# REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

**Légügyi politika, szervezés.**

*Cripps a brit repülőgépgyártás élén.* Nagybritannia volt moszkvai követe, majd a hadikabinet tagja: *Sir Stafford Cripps* a kormányelnök kívánságára a hadikabinetből kivált és átvette a repülő iparügyi minisztérium vezetését. Cripps személyében nem szakember, hanem politikus került a repülő iparügyi tárca élére, aki a brit—szovjet barátság egyik előharcosa volt.

Elődje: *Llewellyn* volt repülőiparügyi minisztert Washingtonba helyezték, ahol miniszteri rangját megtartva az amerikai utánpótlás ügyeit fogja intézni.

*Armas Harri* finn mérnök-őrnagyot kinevezték Berlinbe a finn követséghez légügyi attasévá.

*

*Németország fegyvereket szállít Törökországnak?* Egy évvel ezelőtt kereskedelmi szerződés jött létre Németország és Törökország között, amely a törökországi krómércért különféle német árucikkek szállítását helyezte kilátásba.

Az amerikai United Press szeptember 30-án azt jelentette Ankarából, hogy a törökök 45.000 tonna krómércet már leszállítottak, míg a német Krupp-gyár 18 millió font értékű fegyvert adott át a szerződés értelmében Törökországnak. Repülőgépek szállításáról egyelőre nincsen szó.

Ezzel szemben a valóság az, hogy Nagybritannia, Törökország krómérctermelésének átvételére már három év óta monopolisztikus jogokat élvez. Az angol-török szerződés 1943 január 8-án jár le. A Németországnak szóló 45.000 tonna króméro leszállítására tehát csak az angol szerződés lejárta után: 1943 január 15-e és március 31-e között kerül sor. További 45.000 tonna szállításáról valószínűleg 1943. év további folyamán lehet szó. A törökök ezért különféle hadianyagokat kapnak Németországtól. Törökország évi krómérctermelését 200.000 tonnára becsülik.

*

*Dr. Göbbels* cáfolta a londoni rádiónak azt az állítását, hogy az SS-nek külön repülőalakulatai lennének. »Sem az SS-nek nincs szándékában — úgymond — saját légierőket szervezni, sem pedig a légierőknek nincs szándékukban saját rendőrséget felállítani...«

*

*Franciák felvétele a német légihaderőbe.* A német megszálló hatóságok hirdetményt tettek közzé, amelyben felszólították a nemzeti érzelmű és tengelybarát francia állampolgárokat, hogy lépjenek be a német légierők motoros alakulatainak kötelékébe. A gépkocsivezetőket előnyben részesítik.

*

*Spanyolország* volt légügyi miniszterét, *Yague* tábornokot, a nemzeti csapatok egyik háborús vezérét, kinevezték a spanyol-marokkói X. hadtest parancsnokává.

*

*Mi történik az Aleuti-szigeteken?* Az Észak-Amerikából Ázsia felé átnyúló Aleuti-szigeteknek nagy hadászati jelentőségük van Japán biztonsága szempontjából. Ez volna a legrövidebb út, amelyen át az amerikai repülők a japán anyaországot légitámadásokkal fenyegethetnék.

Japán — amint ismeretes — a szigetcsoport egy részén váratlanul megvetette a lábát és repülő támaszpontokat rendezett be a Kiska-szigeten, amelyet a japánok *Naru-Kani* névre kereszteltek, továbbá az Attu-szigeten, amelyet *Atsuta* névre kereszteltek. Ezáltal mintegy elreteszelték az Alaszka felől fenyegető légitámadások lehetőségét.

A Csendes-óceánnak ez a vidéke rendkívül esős. Egy évben átlag 250 az esős napok száma és hadműveletekre leginkább csak a téli hónapok alkalmasak.

**Műszaki és vegyes hírek.**

*Könnyűfémhiány az ellenséges államokban.* Anglia és Amerika a háborút megelőző években elhanyagolta a könnyűfémek kitermelését. Emiatt most egyes könnyűfémekben hiány állott elő. A hiányok pótlása gyors ütemben folyik ugyan, azonban ez még egy iparilag annyira fejlett államban sem sikerül surlódásmentesen, mint Amerika.

A Berliner Börsen-Zeitung szerint különösen nagy súlyt vetnek az Egyesült Államokban a magnéziumtermelés fokozására. Amíg 1938-ban csak 3000 tonna, 1941-ben pedig 160.000 tonna volt a termelés, addig 1942-ben 262.000 tonnát akarnak előteremteni. Angliában, Ausztráliában és Kanadában szintén emelik a termelést. Kanada 1942-ben fedezni tudja magnéziumszükségletét, 1943-ban pedig már kivitelre is számítanak — írja a Berliner Börsen-Zeitung.

*

*A német repülőipar egyik úttörője:* Rösner mérnök elhúnyt. 1910 óta foglalkozott repülőgépek szerkesztésével. Eleinte az Albatros-műveknél, majd az első világháború alatt a góthai vagóngyárban, azután a kasseli Fieseler-műveknél, végül ismét a góthai vagóngyárban működött.

*

*A Consolidated »B—24« mintájú négymotoros amerikai bombázógépet*, másik nevén: »Liberator«-t módosított kivitelben szállító repülőgépnek is használják. Főleg csapatokat és ejtőernyős vadászokat szállítanak vele. Eredeti amerikai géppuskatornya Afrikában nem vált be. Ki kellett cserélni a négygéppuskás angol Boulton—Paul géppuskatoronnyal.

*

*Uj német bombázógépek?* Angol források tudósításokat közölnek arról hogy a brit sziget fölött az utóbbi időben újtípusú kétmotoros, német bombázók jelentek meg igen nagy (12.000 m) magasságban. Az új gépeket állítólag Diesel-motor hajtja. Az angol és a svájci sajtó találgatásokra van utalva, hogy az új bombázó a Magyarországon is ismert Junkers Ju. 86-os kétmotoros bombázó továbbfejlesztése-e magassági repülőgéppé vagy a már többízben emlegetett Junkers Ju. 288-as típus.

*

*A Messerschmitt Me. 109 G.*-ről a Messerschmitt vadászgépek új változatáról — angol forrásokra hivatkozva — a következőket közli a svájci »Interavia«: 1700 lóerős, befecskendezéssel működő, folyadékhűtéses motor hajtja. Különösen kiemelik jó magassági repülőtulajdonságait. Valószínű, hogy a vezető kabinja nyomás alatt tartható. Emelkedési határát: 12.000 m-re becsülik. Felületi terhelése nagy, ami fordulékonysága rovására esik. Nagy felületi terhelését erős páncélzatára vezetik vissza.

Fegyverzete — az angol adatok szerint — három 15 vagy 20 mm-es gépágyú és két géppuska. Legnagyobb sebessége — ugyancsak a fenti hírforrás szerint — 4000 m-en: 520 km/óra. Az »Interavia« lehetségesnek tartja, hogy a Me. 109 G azonos a más helyen Me. 209-esnek jelzett típussal.

(Sebességét — a valóságtól eltérően — úgylátszik meglehetősen alábecsülik az angolok. *A szerk.*)

*

*A német hadianyaggyártásban* további egységesítést vezettek be, hogy

a gyártást egyszerűsítsék és időt takarítsanak meg ezáltal.

*

*Repülőgépgyár Svájcban.* A thuni állami repülőgépszerkesztő műhely Emmenben repülőgépgyárat létesített.

*

*A francia repülőipar* az összeomlás előtt állítólag 400.000 embert foglalkoztatott.

*

*A Gnome & Rhône 14 R-motor.* A gennevilliersi Gnome & Rhône-gyár az ismert K—14. illetve 14 N-motort továbbfejlesztette és létrehozta a 14 hengeres, léghűtéses új 14 R-motort. Az új francia repülőgépekbe ezt fogják beépíteni. Sorozatgyártását Limogesben már megkezdték. Az új motor 819 kg-ot nyom és közel 1600 lóerőt teljesít. Átmérője: 1297 mm. Literteljesítménye: 41.2 lóerő. Üzemanyagfogyasztása viszonylag magas: 260—285 gr/lóerőóra. 92—100 oktánszámú üzemanyaggal jár. Kompresszióviszonya: 1:6.43.

A gyár egy 18 hengeres kettős csillagmotort is épít, de ez még nincs készen.

*

*Paul-Louis Weiller*, a francia repülőipar egyik ismert vezetője végleg megvált a Gnome & Rhône-motorgyár vezetésétől, amelynek nemcsak vezetője, hanem főrészvényese is volt. *Weiller* az összeomlás után Portugáliába menekült. Onnan a francia kormány hazahívta és a régi kormányok több tagjával együtt törvényszék elé állította. A bíróság Weillert felmentette ugyan az ellene emelt vádak alól, azonban nem árja származása miatt mégis el kellett hagynia állását. Weiller ezután tengerentúlra távozott.

*

*A willowruni Ford-gyár*, amely bombázó repülőgépek tömeges gyártására rendezkedett be, állítólag decemberben éri el teljes termelési kapacitását. Ha ez a hír meg is felelne a valóságnak, kérdés, hogy a műszerek gyártása és egyéb felszerelési tárgyak (géppuskák, rádió, stb.) előállítása lépést tud-e tartani a repülőgépgyártással, nem beszélve arról, hogy a repülőszemélyzet tömeges kiképzése és a földi berendezések, repülőterek, javítóműhelyek, stb. építése mikor jut összhangba a repülőgépgyártással.

**Repülősport.**

*Dr. Szent-Györgyi Albert*, a Nobel-díjas orvostanár, a ferihegyi sportrepülőtéren letette az elsőfokú motoros pilótavizsgát. Ugyanakkor vizsgázott *László* István is, a Magyar Távirati Iroda munkatársa, aki másodfokú motoros pilótavizsgát tett.

*

*A Francia Aero Szövetség elnöke: Mény* ezredes, lemondott és helyét átvette *Gilbert Sardier* ismert francia repülő, az auvergnei Aero Klub elnöke.

*

*A vitorlázórepülés új világrekordja.* Bergen német vitorlázórepülő 45 óra 28 percet vitorlázott egyfolytában s ezzel csaknem 7 órával javította meg a francia *Nessler* ez év júniusában felállított 38 óra 21 perc 54 másodperces világrekordját. A németek később kétségbevonták *Nessler* világrekordjának jogosultságát, mert a német *Ernst Jagdmann* 1937 júniusában Sylt-szigetén 40 óra 55 perces eredménye volt a tulajdonképpeni világrekord, amelyet a FAI csak azért nem ismert el, mert a gépen nem volt barográf.

*Bergen* új csúcseredménye ezt a vitát most eldöntötte s ezzel a legnagyobb vitorlázórepülő teljesítmény ismét német névhez fűződik. *(Méray-Horváth* Róbert magyar időtartamrekordja: 33 óra 10 perc).

**Légiforgalom.**

Az *Air France* nyolc tagja halt repülőhalált az algiri Blida melletti repülőbalesetnél, amely összesen 25 áldozatot követelt. Az Algir—Casablanca—Dakar között menetrendszerűen közlekedő háromotoros Dewoitine 342-esnek állítólag az egyik szárnya a levegőben levált.

A halottak között van *Gaston Chenu*, az Air France egyik legrégibb pilótája is, aki már 1,600.000 km-t repült, továbbá *Pierre Casanova*, az Air France másik kiváló repülőkapitánya és mások.

*

*Eddie Rickenbacker* repülőkapitány az első világháború alatt az amerikai légierők legtöbb sikert aratott repülője volt. A harmincas években az Eastern Air Lines amerikai légiforgalmi vállalat élére került, mint annak igazgatója. Ebbeli minőségében 1941. elején repülőbalesetnek esett áldozatul. A baleset a Csendes óceán fölött történt s a szerencsétlenül járt repülőgép nem került elő. Egyik kísérőjét: Wiliams Cherry repülőkapitányt most megtalálták Honolulu közelében. A kutatást továbbfolytatják, mert azt hiszik, hogy a repülőgép utasai közül néhányan még életben vannak.

**Katonai hírek.**

*Kitüntetések.* A Kormányzó Úr Ő Főméltósága a Magyar Érdemrend tiszti keresztjét adományozta a hadidíszítménnyel és a kardokkal *András* Sándor vk. alezredesnek (azóta ezredesnek) repülőcsoportjának az ellenség előtt való eredményes vezetéséért; a Magyar Érdemrend lovagkeresztjét a hadiszalagon a kardokkal *Németh* János vk. alezredesnek az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért és a hadműveletek vezetésében való eredményes közreműködéséért, nemes zetényi *Csukás* Kálmán vk. őrnagynak (azóta alezredesnek) az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért. Legfelsőbb dícsérő elismerésben részesült a hadi szalagon a kardok egyidejű adományozása mellett *Somorjai* József százados az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért.

A Kormányzó Úr Ő Főméltósága megengedte, hogy vitéz *Trón* Zoltán százados a II. o. német vaskeresztet elfogadhassa és viselhesse.

*

*A keleti arcvonalon küzdő honvéd távolfelderítő alakulatok* beosztottjai a német hadvezetőségtől eredményes működésének elismeréseképpen eddig összesen hat elsőosztályú és húsz másodosztályú német vaskeresztet kaptak.

*

*827 repülőgépet* vetettek be az olasz légierők november 8-a és 16-a között az algiri és marokkói partraszállások megzavarására. Az olasz repülőgépek elsüllyesztettek 2 cirkálót, 2 rombolót, 4 különféle szállítógőzöst, megrongáltak 1 repülőgéphordozót, 2 cirkálót, 1 rombolót és igen sok gőzöst.

16 olasz repülőgép nem tért vissza.

*

*A harmadik Salamon-szigeti csatában* Amerika csendesóceáni hajóhadának csaknem valamennyi repülőgéphordozója tönkrement.

*

*A brit légierők* november 1. és 20. között 249 repülőgépet vesztettek. Ebből 120-at a Földközi-tenger és Észak-Afrika fölött. A légvédelmi tüzérség és a hadihajók 40 repülőgépet lőttek le. Ugyanezen idő alatt 97 német repülőgép veszett el.

*

*Buscaglia* olasz repülőőrnagy, a legkiválóbb olasz repülők egyike, a Bougie északafrikai kikötő ellen végrehajtott légitámadásnál hősi halált halt. A légitorpedó-támadások specialistája volt. 29 támadó vállalkozásánál 24 találatot ért el és összesen 100.000 tonna hajóteret küldött a tengerfenékre.

*

*Ingehoven* őrnagy, a vaskereszt lovagkeresztjének tulajdonosa, egy német repülőosztály parancsnoka, a keleti harctéren hősi halált halt.

*

*Az olasz légierők vesztesége* októberben 70 halott, 44 sebesült és 39 eltűnt volt.

*

*2,750.000 ház rongálódott meg* Angliában és Walesben bombatámadások következtében — jelenti *Brown* brit közegészségügyi miniszter. Ez annyit jelent, hogy minden ötödik házat bombatalálat ért.

# AZ „IDEGFŰRÉSZ”

*Egy német haditudósító elbeszélése.*

*(MN)* A légelhárítóüteg állást változtatott. Derék gyalogságunk néhány órával ezelőtt két bolsevistát fogott el, alig pársáz méternyire állásaink előtt. Jól álcázva egy sűrű bokorban lapultak, hogy rádiókészülékükkel onnan irányítsák a szovjet tüzérségi tüzet. Ütegünk úgylátszik túlságosan sokat bosszantotta szovjetéket és ezért a két jómadárt küldték nyakunkra, de szerencsére előbb horogra kerültek, mielőtt a tüzérség és bombázók kifüstölhettek volna minket. De ha egyszer már a bolsevisták figyelmét felhívtuk magunkra, további kísérletekre is számíthatunk. Jó lesz résen lennünk.

Ismét felhőtlen, csillagos ég borul ránk, a telihold kerek korongja lassan emelkedik ki a hegyek mögül. Az őrszemek kivételével mindenki a sátrakban és kiserődökben alussza az igazak álmát. 10 óra tájban motorzúgás. Nem a Messerschmitt-vadászok kellemes duruzsolása, nem a Heinkel-bombázók erős, tompa zümmögése, sőt nem is a bolsevista bombázók kellemetlenül éles döreje. Gyenge, asztmás zihálás, mely néha felerősödik, aztán megint elhalkul, hogy közbe-közbe félpercekre egészen kihagyjon.

Nincs semmi kétség, megint az »idegfűrész« vagy ahogy a gyalogság becézi, a »Rettenetes Iván« próbál okvetetlenkedni. Légelhárítóink már régóta ismerik ezt a különös éjjeli madarat, most is már a harmadik éjszaka kísért itt fölöttünk.

A Szovjet a mult év szörnyű veszteségei után mindent bevet, ami egyáltalában a levegőbe tud emelkedni. Az »idegfűrész« is szintén egy ilyen elavult alkotmány. Természetesen nem nappal jelenik meg, amikor a gyalogság egymaga is könnyen elintézhetné. Éjjel azonban más a helyzet. Ilyenkor ott, ahol nincsenek fényszórók — márpedig ezek sem lehetnek mindenütt ott — ahol teljesen mindegy, hogy egy repülőgép 400—500 kilométeres sebességgel száguld-e vagy pedig csak 130 vagy még kevesebb kilométeres »sebességgel« cammog: éjjeli fényszóró nélkül nem lehet repülőgépet lelőni.

Az »idegfűrész« tehát egy kényelmes járatú ókori repülőgéptípus, melyet a bolsevisták különösen az egymástól messze fekvő kolhoszok között összekötő repülőgépnek szoktak használni. Másszóval ez is egy »fáradt kánya«, amint a pilótanyelv a lassú le- és felszállási sebességű, de aránylag nagy teherbírású repülőgépeket szokta nevezni. A bolsevisták tehát szorultságukban most ezt az egymotoros, kétfedelű, az »RZ 5«-öt is besorozták légihaderejükbe, mégpedig természetesen éjjeli bombázóként. Rendszerint derült, csillagos éjjeleken szokott megérkezni, a legnagyobb nyugalommal hosszú perceken át kering célja fölött, majd leállítja a motort és siklórepüléssel egészen száz méterig ereszkedik le, újból keringeni kezd és amikor azt gondolja, hogy végérvényesen a cél fölött van, lepottyantja alattomos tojásait. Egy-egy ilyen látogatás gyakran félóráig is eltart és mit tehetne mást az ember, feszülten várja, hogy végül is melyik állásra fog esni a választás. Ha azután elnémult a bombarobbanás visszhangja, két-három órán át teljes nyugalomra lehet számítani, de utána új rakománnyal ismét csak megjelenik a kellemetlen dongó és egy időre megint oda az alvás, akármilyen elavult jószág is, az »idegfűrész« nevet jól megérdemli.

»Idegfűrészünk« azonban ez alkalommal elszámította magát. Túlbecsülte türelmünket. Végeredményben mi is szeretünk aludni és miután a két tüzérségi megfigyelő elfogása után biztosra vettük az újabb éjjeli rendzavarást, fényszórókat hozattunk. Szóval pontban 10 órakor programmszerűen megérkezik madarunk. Szokott kényelmével munkához lát. De nem sokáig tart a kényelem. Hirtelen két erős fénykar markol a sötétségbe. A pilóta nyomban leállítja a motort és lehetőleg láthatatlanul igyekszik elosonni, de már késő. Rövid cikkcakkozás után fényszóróink befogják. A nevetséges 130 kilométeres sebesség most kegyetlenül megbosszulja magát. Hiába minden ficánkolás, a kísérteties fénykarokból nincs menekvés. Kétcentiméteresünk már sűrűn küldözi nyomjelző golyóit. Több golyó el is találja a repülőgépet, de csak a lenvászonborítást lyukasztották át, ez pedig meg se kottyan a szívós éjjeli lepkének. Ekkor azonban a mi 3.7 centiméteres ütegünk is beleszól a vitába. Nem tart soká a pörpatvar: néhány lövés és egyik golyónk éppen fején találja az undok jószágot. Az »idegfűrésznek« befellegzett.

Ezen az éjszakán zavartalanul aludtunk és az elmult két éjjel mulasztásait is behoztuk.

---

*A 2000-ik bevetés.* A 104-ik olasz torpedóvető repülőosztály nemrég ünnepelte 2000-ik bevetését az ellenség fölé.

✱

*282:18.* A Szovjet légierői november első tíz napjában 287 repülőgépet vesztettek. Németország vesztesége a keleti arcvonalon ugyanekkor mindössze 18 repülőgép volt. Ezek a számok a német légifölény cáfolhatatlan bizonyítékai és arra vallanak, hogy a Szovjet már nem tudja megfelelően biztosítani légierőinek utánpótlását.

✱

*A Csendes-óceánon* az ősz folyamán vívott tengeri ütközetekben november 12-ig öt ellenséges repülőgéphordozó pusztult el.

✱

*28 repülőbalesetet* élt át többé-kevésbbé sértetlenül *Ira Jones* angol repülőezredes, aki az első világháború alatt 47 légigyőzelmet aratott és lelőtt számos kötött léggömböt is.

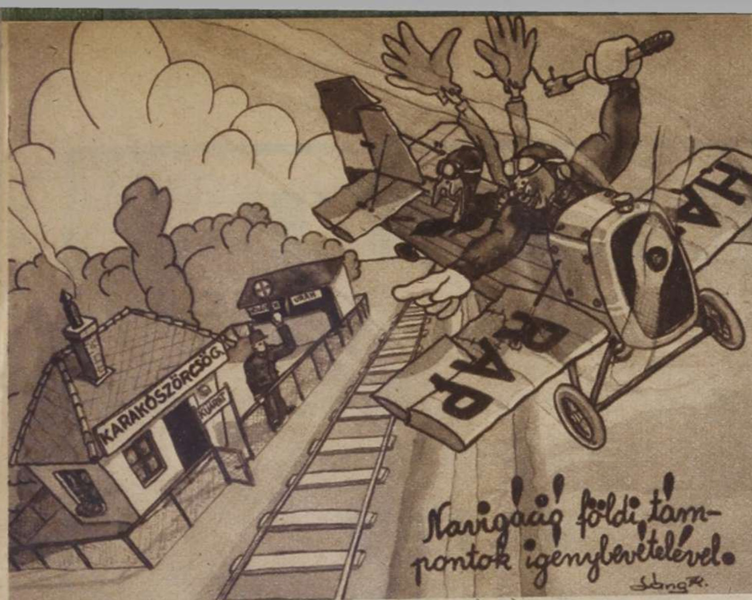
Jones ezredest váratlanul nyugdíjba küldték, noha a mostani háború kitörésekor önként jelentkezett fegyveres szolgálatra. Nyugdíjazása hazájában feltűnést keltett.

✱

*Wolfgang Tonne* német főhadnagy 101, *Hans Beisswenger* hadnagy 100 és *Wilhelm Crinius* őrmester ugyancsak 100 légigyőzelmet arattak. Valamennyien megkapták a Tölgyfalombot.

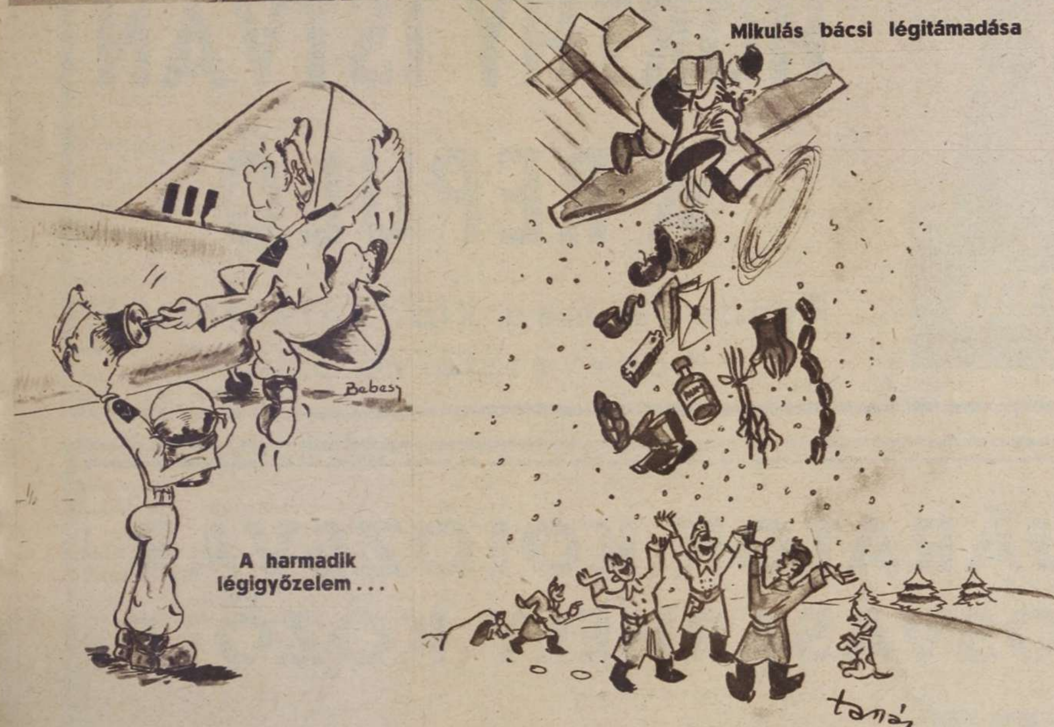


Ez maradt az idegfűrészből









Mikulás bácsi légitámadása

A harmadik légigyőzelem...




# REPÜLŐ HUMOR

(Tamás, Láng K., Ágoston, Bebesi rajzai)




Amikor az anyahajó süllyed...



Két bolsi vadászgép öszeütközik...
Kovács Mihály honvéd: No komám, erre mi is koccintunk



# „Hangulatos" séta a felhők birodalmában

***Beszél az ösmeretlen repülő időjelző Meteorológus***

Bizonyára kevesen tudják olvasóink közül, hogy repülő időjelzők is vannak és még kevésbbé tudják, hogy azok is mennyit áldoznak a repülés biztonságáért.

Természetesen együtt a legjobb pilótákkal és a legjobb rádiósokkal. Ők már évek óta minden reggel egymást váltva fölszállnak 4000 m fölé, kivéve a nagyon rossz időt. De most az idén azt is megpróbáltuk. Először történt Magyarországon, hogy kísérletképpen elindultunk a legrosszabb időben is. Esett az eső, dörgött az ég, villámlott. Éppen zivatarfront-átvonulás volt.

Ilyen esetben nincs repülés, mert ez a legnagyobb ellensége a repülésnek. Mi is csak mint önként vállalkozók repülhettünk fel, csak azért, hogy tanulmányozzuk a haragosan mennydörgő »troposzférát.«

Ez év május 21-én történt ugyanis, hogy nyugatról zivatarfront húzódott kelet felé, sebessége 110 km/óra, ebben kellett nekünk tervszerűen belerepülni. Alaposan hozzákészültünk, nem úgy mint általában szoktunk, hogy egyszerűen csak ráülünk az ejtőernyőre. Most gondosan fölcsatoltuk, mert számítottunk az esetleges villámcsapás által keletkezett tüzre. Ez ugyan ritkán fordul elő, de mint föntebb említettem, akkor nagyon kritikus volt az idő és azután az ördög sem alszik. Az esetleges tűz esetén pedig ki kell ugrani a repülőgépből, mert más megoldás nem igen lehetséges a menekülésre. Tehát mint említettem, fölcsatoltuk az ejtőernyőt, kipróbáltuk az oxigénlégző készüléket és végül megtartottuk a motorpróbát. Utána kigurultunk a startra és fölszálltunk. Alig pár másodperc mulva már benne voltunk a felhőben. Ugyanis a felhők nagyon alacsonyan voltak. Mindössze 100 m. Megkezdődött a tánc; le, fel, jobbra balra hintázott a gép, villámlott és dörgött az ég, de úgy, hogy olykor még a motorok zúgását is túldörögte. Zuhogott az eső, feljebb havas eső és még feljebb, mikor a fagypontot elértük, kezdődött a jegesedés. Szinte szemlátomást vastagodott a jég. Már alig emelkedett a gép, de nemcsak azért, mert olyan sok volt a jég, hogy lehúzta a gépet, hanem azért is, mert a repülőgép belépő élei a jegesedés következtében deformálódnak; főleg a légcsavar belépő élei.

A jelen esetben is teljes gázzal dolgoztak a motorok és mégsem emelkedtünk. Állandóan 1—2 méter süllyedést mutatott a »variométer.« Tíz percig vergődtünk különböző magasságokban. Már úgy volt, hogy visszajövünk. Egyszer csak lassan ismét emelkedünk, mert véletlenül belerepültünk egy felfelé szálló légáramlásba, amely fokozatosan erősödött. Igy aztán nagy nehezen sikerült elérni a 4000 m-t. Pontosan kilenc óra volt; csak annyi időm volt, hogy az időpontot följegyezzem a jegyzettáblára. Abban a pillanatban elkapott bennünket a légáramlás és másodpercek alatt 400 m-t dobott fölfelé »alig 100 km/óra sebesség mellett.« Holott rendes körülmények között csak átlag 2—3 m/sec. és 150 km/óra sebességgel szoktunk emelkedni, mert a gépen levő »meteorográf« így kívánja meg. A »variométer« egyszerre fölszökött. 8—10—11—11.5 méterrel emelt bennünket. Ugy dobálta a gépünket, mint őszi szél a hulló falevelet. Ekkor már mind a hárman összenéztünk és mosolyogtunk. A bátor pilótánk pedig, akinek tulajdonképpen én is köszönhettem ezt a szép kirándulást és aki már rendes körülmények között fogja a gép kormányát, kiadta a parancsot, hogy mi is fogózkodjunk meg. De nem azért, hogy le ne essünk, hanem azért, hogy össze ne verjük magunkat a gép fémalkatrészeiben. Ez persze mind nagyon gyorsan történt, hisz láttuk, hogy nagyon komoly a helyzet. Az ablak réseit már annyira széjjelhúzta a légáramlás, hogy szinte már bent a kabinban is zörögve hullottak az apró dara- és jégszemek. A műszerek egyrésze teljesen befagyott.

Ilyen lehetetlen állapotban voltunk elhagyatottan közel a jóságos Istenhez 4600 m-n. De itt még mindig nem értük el a felhőréteg tetejét. Semmit sem láttunk, csak a gép belsejét. Ez mindaddig tartott, míg csak zuhanórepüléssel el nem értük a 0°-os hőmérsékletet. Azután újból zuhogott az eső és kezdett a vastag jégrétegünk leolvadni. De még mindig nem láttunk mást, csak a gép szárnyvégeit. A légcsavarokról leváló jégdarabok kopogtatták a gép ablakait, mint valami kísértetek. Közben mindig közelebb és közelebb értünk a jó öreg, édes anyaföldhöz, amely mindig olyan szeretettel vonz magához. Körülbelül 1 óra és 20 perc repülés után láttuk meg ismét a repülőteret, ahová szépen, szerencsésen leszálltunk.

Ilyen egy légállapot kutató trió élete és sorsa, akik ösmeretlenül és önzetlenül saját magukat áldozzák azért, hogy a többi gépeket aztán kellően tájékoztassák és óvják a veszélyes, főleg jégveszélyes zónáktól. Ezekkel a csekély áldozatokkal sok ember életét és milliós vagyonokat lehet megmenteni. Háborúban, békében egyaránt.

Nagyjából így néz ki egy reggeli séta a felhők birodalmában. Természetesen ez volt a legveszedelmesebb és egyben a legnagyobb élmény is számunkra.

Hozzá hasonló esetek számtalanszor előfordulnak, de csak kisebb mértékben, mert mint már tudjuk is, olyan időben, mint akkor volt, nem szabad repülni, meg aztán az a legritkább; kétszer, háromszor előfordul egy évben.

Tehát bátran mondhatjuk, hogy a repüléstől nem félhet senki, mert a repülés ma már nem boszorkányság, nem álom, hanem komoly valóság.

**André Lajos** rep. őrmester.

# Érdekes részletek a korszerű repülőgépek sorozatgyártásáról

A most folyó nagy háború valamennyi hadviselő állam évi repülőgépszükségletét több tízezerre fokozta. Természetesen a gyártásnak a szükségletet ki kell elégítenie, lehetőleg túl is haladnia.

A repülőgépek nagy mennyiségben való gyártásának kérdése nem csupán a kifejezetten repülőipart, de az egész nemzeti ipar nagy részét munkába állítja. Kétféle főkérdés merül fel: a személyzet és nyersanyag, valamint a szerkesztés és gyártás problémája.

A kettő egymással szorosan összefügg, hiszen a repülőgép minden részét adott anyagra tervezik. Ha egy részhez a tervező 120 kg/mm² szakító szilárdságú Cr—Ni-acélt ír elő, ezt a részt csak ebből lehet elkészíteni, vagy ha ez az anyag nincs, meg kell változtatni az egész géprészt az új anyagnak megfelelően.

Ma inkább a szerkesztés és gyártás problémájával foglalkozunk. A kiinduló pont itt maga a repülőgép. A tervező mérnök, mikor nullszériában megépített gépe aerodinamikai és katonai szempontból beváltotta a követelt feltételeket, újból bonckés alá veszi a gépet s gondoskodik arról, hogy az valóban gyártható is legyen, az egyes géprészek cserélhetők legyenek, minél kevesebb megmunkálásra legyen szükség, stb. stb.

Nem túlságosan sokféle anyagot használ ma a repülőgépgyártás. Első helyen a könnyűfémek (duraluminium stb.) állnak. Vannak ezenkívül még faépítésű gépek is, újabban acélszerkezetekkel is próbálkoznak, a kísérletezés állapotában állanak a műanyag-szerkezetek. Mindenesetre ma a duraluminium fajtáit használják leginkább. Ennek oka, hogy a durálszerkezetek szilárdak, könnyű tömeggyártásra alkalmasak.

### A géprészek tervezése.

Az egyes könnyűfémrészek megmunkálásánál kiindulási pont a kovácsolás. Ez akkor megfelelő, ha hidegen való erőhatásokkal a kívánt forma annyira megközelíthető, hogy csupán egyetlen végső megmunkálással a darab végleges alakját ölti. Mindenesetre ez nagy műszaki berendezést, felkészültséget, s a kovácsolóformák elkészítésére megfelelően képzett és felszerelt szakszemélyzetet igényel. Amennyiben tehát a repülőgépgyár nem rendelkezik ilyen berendezésekkel, kénytelen más könnyűfémkovácsológyárakat segítségül hívni. (Az ú. n. repülő-árnyékipar jelentékeny része éppen ilyen tevékenységű üzem.) Az ilyen kovácsolással való megmunkálás tehát nagy anyagi befektetést tesz szükségessé. Talán éppen emiatt, különös tekintettel az eddigi rendelések kis gépszámára, repülőgépgyárainkban javarészt csak kis és közepes szerszámgépek akadnak a kovácsoltrészek előállítására.

Egy másik, sokat használt megmunkálási mód a sajtolás. Egyszerű sajtolás és az ezt követő készremunkálás segítségével nagyszámú gépalkatrészt készíthetünk rövid idő alatt. A sajtolóformák a géprészek alakja szerint változnak. A nagyteljesítményű hidraulikus sajtológépek is csak most kezdenek megjelenni a repülőgépgyárakban. Végül az öntés is gyakorta használt gyártási eljárás, amely sok esetben megfelelő, olcsó és gyors.

A kezdetleges fokot képviseli még a lemezek egyszerű hajlítása és nyírása, amely javarészt félig kézi erővel való készremunkálást tesz szükségessé. Még így is más iparokból (karosszériagyártás) sokat tanulhat a repülőgépgyártás.

Azt láthatjuk az elmondottakból, hogy valamennyi megmunkálási módhoz elég nagy gépi felkészültség és nagy szakszemélyzet szükséges.

### A használatos kötési eljárások.

Az említett módokon előállított részek a repülőgép elemeinek nagyobb felét képviselik. Van ezenkívül egy fontos gépelem: az acélcső és a durálcső, amely szintén nagy mennyiségben kerül alkalmazásra.

A gépelemek kötése, összeerősítése a repülőgépépítés egyik legnagyobb kérdése.

A sorozatban való gyártásra eddig éppen emiatt terjedt el az acélcsőszerkezet, mert ez hegeszthető lévén gyorsan gyártható, mégis sok bonyolult megoldást von maga után s végül: a hegesztésnél (főleg a szárny-törzs-csatlakozásnál) olyan elcsavarodások léphetnek fel, amelyek az egyes részek cserélhetőségét igen károsan befolyásolják.

A farészek kötésére különleges enyveket alkalmaznak, hátrányuk, hogy a száradás ideje alatt, tekintélyes időtartamra nagy gyártási felület kihasználatlanul marad.

Maradnak a könnyűfémkötések. Itt a hegesztés, csekély kivétellel még háttérbe szorul a szegecselés mögött. Egyedül a ponthegesztés veheti majd idővel fel a versenyt a szegecseléssel, amennyiben az ezzel kapcsolatos sok probléma kielégítő módon megoldható. A szegecselés tehát a legfontosabb tényezők egyike a mai repülőgépgyártásban. Nagy is a fejlődés e téren. A szerkesztés célszerűbbé válik, a tervezők igyekszenek csökkenteni a szegecselések számát. (Pl. profildarabokkal való merevítéseknél egyetlen szegecssor is elegendő.) A nagyüzemekben a fejlődés iránya a szegecselő automaták felé vezet, hogy ebből a munkamenetből kiküszöbölje a szakképzett munkaerőket. (A német és angol gyárakban a szegecselő munkák javát nők végzik!)

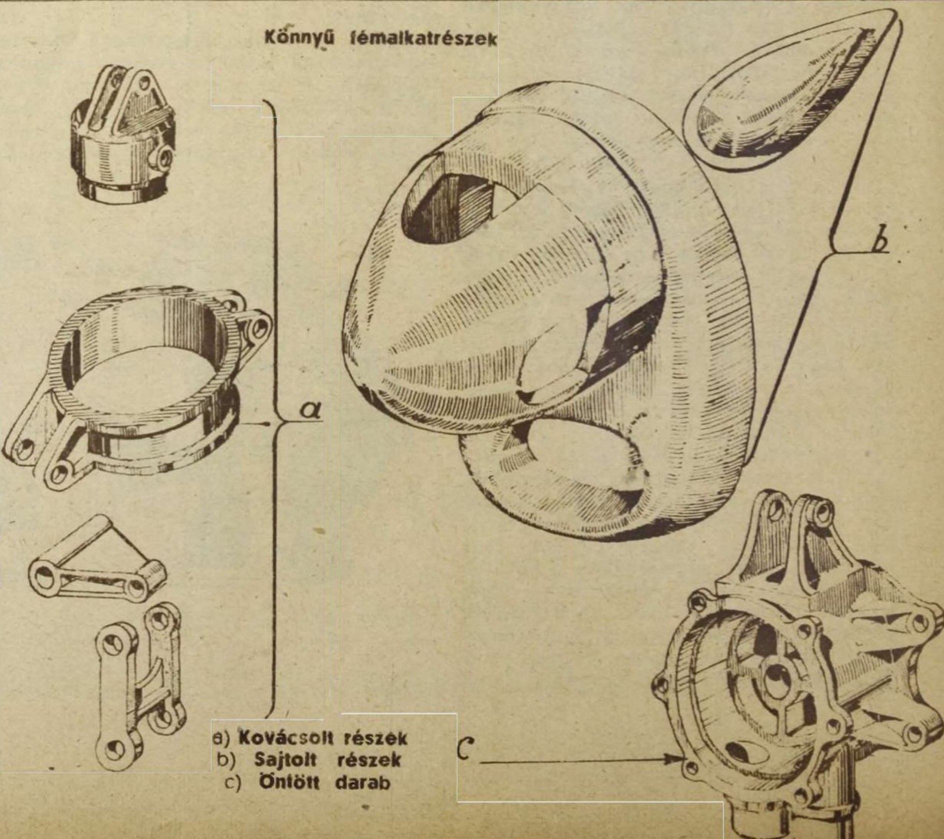
Még mindig nagy mennyiségben szerepelnek a csapos kötések, de itt a rezgésmentesítésre nagyon kell ügyelni, főleg a nagysebességű katonai gépek esetében.

Az egyes kötések alkalmazását illetőleg tekintettel kell lenni a gép karbantartására, gyors javítására is. Ha az első példánynál ez nem is lehetséges, a sorozatgépnél már erre gondosan ügyelni kell.

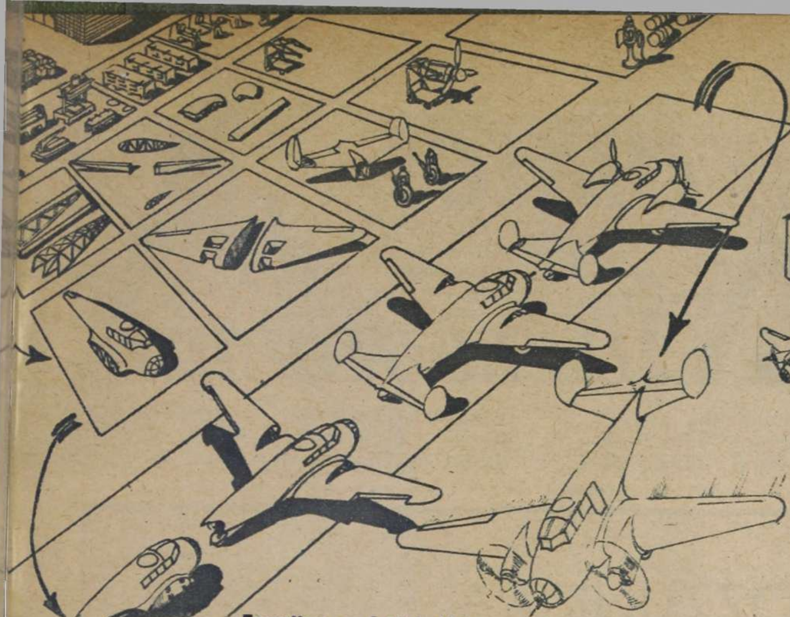
### A gépek szerelése.

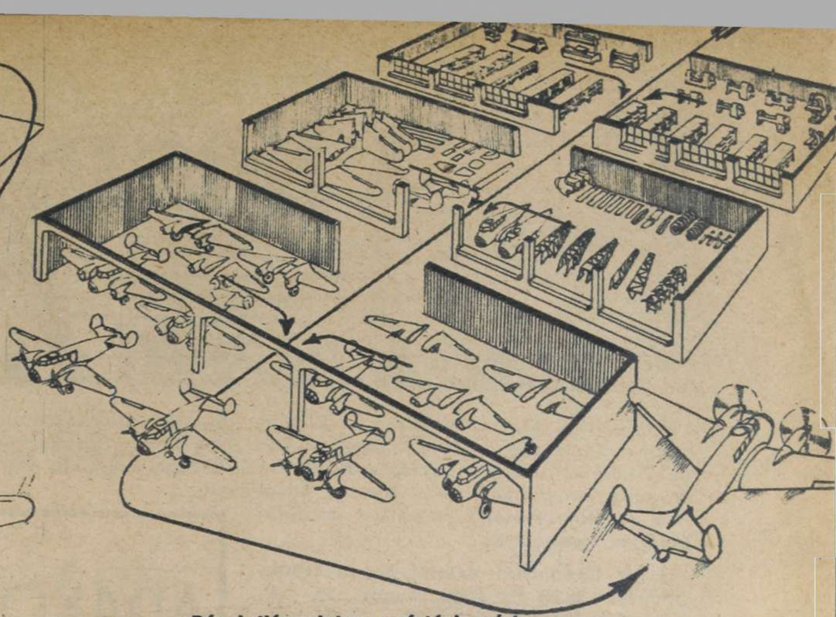
A gépek készreszerelése, az egyes részek összeépítése kétségkívül a leghosszabb és legfontosabb munkaszakasz a gyártás folyamán. Ennek a sikeres megvalósítására előre fel kell osztani a munkát részletszakaszokra és a megmunkálási és gyártási folyamatokat egyetlen összefüggő láncolattá való tételéről kell gondoskodni. A repülőipar e téren még messze elmarad az autóipartól vagy a rádió- és villamoskészülék gyártástól. E téren a legérezhetőbb a szakemberek hiánya.

A sorozatban gyártott repülőgép készreszerelése két részben történik: az egyes alcsoportok összeszerelése és ebből a gép készreszerelése. Igen jól bevált mód erre az ábrán is látható: szárny-törzs-irányfelületek hajtómű futómű részek összeszerelése, kb. 4—6 óra



a) Kovácsolt részek
b) Sajtolt részek
c) Öntött darab


Egyetlen gyártási lánc


Részletláncolatos gyártási mód

egyetlen munkaláncban. Egy másik, körülményesebb módszer a következő ábrán látható, mikor a gép említett főrészeit előbb részletláncokban szerelik össze s külön üzem végzi a készreszerelést. Ez sokkal több munkást foglalkoztat s a szerelőüzemnek igen nagynak kell lennie.

**A fejlődés iránya.**

Szinte lehetetlen a világon olyan repülőgépgyárat találni, amely teljesen önellátó, nagy sorozatra való gyártásra is. Ennek oka főleg az, hogy a legtöbb gyár nem új, hanem régi üzem folytonos nagyobbításából keletkezett; másrészt a repülőgép nem olyan, mint a gépkocsi, mert ma is folytonos fejlődésben van.

A mostani háború jónéhány példával igazolta, hogy eredetileg nem fontosnak tartott típusok egyszerre, az események fordulatával égetően szükségessé válnak s nincs üzem, ahol gyártani lehetne ezeket. Különösen a gépek fegyverzetének folytonos módosítása és a páncélozás játszott közre a gyártás módosításában. Az egyes gép, pl. a vadász vagy a bombázó, alapjában véve jól meghatározható. Változik ellenben a motor és a fegyverzet. Igen fontos a fejlődés és a gyártás szempontjából, hogy a gépfejlesztés folytonos legyen.

Tökéletesíteni kell a gépek felszerelésének részleteit, különösen a villamos berendezéseket.

Végül nem lehet most részletesen kitérni a gazdaságossági tényezőre. Ez nem csupán a békében, a szabad kereskedelem versenyében, de háborúban is fontos tényező, amelynek tanulmányozására különleges kiképzésű szakemberek kellenek.

A repülőiparnak, ha nem akar lassan kihalni s nem akar lemaradni az első vonalból, embereit folytonos fejlesztő munkára kell ösztönöznie az elmondott tárgykörök minden részletében s minden erővel támogatnia kell a repülőgép folytonos fejlődését.

—nő.

# A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

*A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1942. évi október hóban — érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:*

Szent István-téri Állami Elemi Iskola Budafok 10.65 P, Réte község 50.— P, Pozsonyboldogfa község 20.— P, Rákoscsaba község 100.— P, Izsap község 20.— pengő, I. honv. kieg. kirend. Nagykáta 24— P, Örsújfalu község 30.— P, Cigánd község 100.— P, Nishim József Bpest 15.— P, Verebélyi Ipol Bpest 10.— P, Budapest székesfőváros 50.000.— P, Vajkakeszölce község 10.— P, Nagyszarva község 15.— P, Oroszlány község 100.— pengő, Bacsfa község 10.— P, Doborgaz község 15. —P, Kamocsa község 200.— P, Hernádlak község 10.— P, Radnóthy Istvánné Diósd 1.— P, dr. Kőváry Sándor Bpest 1.— P, M. kir. 110/3 tábori munkásszázad Gyímesközéplak 31.— P, Bágyogszovát község 20.— P, Tokaj nagyközség 100.— P, Sarród község 80.— pengő, Sérfenyősziget község 30.— P, Fogyasztási és Értékesítő Szövetkezet Nyírmihálydi 20.— P, Pozsonyeperjes község 20.— P, Törökszentmiklós község 200.— P, Tusa Menyhért Visk 5.— P, Hajdúdorog község 200.— P, Borsós Elek Rónaszék 5.— P, Pécs sz. kir. város 250.— P, Sármán Tibor Kispest 10.— pengő, Nagytétény község 1000.— P, Tatabánya község 1000.— P, Bekecs község 50.— P, Nyipcsa Zsigmond Felsővárad 34.— P, Központi Sajtóvállalat Bpest 275.09 P, Körjegyzőség Monostorapáti 30.— P, Szenc község 350.— P, Körjegyzőség Monostorapáti 10.— P, Beiersdorf Vegyészeti Gyár Rt. Bpest 300.— P, Bodonhely község 5.— P, Legyesbénye község 50.— P, Tiszacseg község 450.— P, Csütörtök község 60.— P, Uszor község 20.— P, Királymező község Plakenger János 15.— P, Furta és Pocsaj község 130.— P, Kesznyéten község 50.60 P, Béke község 30.— P, Letenye község 400.— P, Zajk község 50.— pengő, Végardó község 100.— P, Vasalja község 10.— P, Végardó község 100.— P, Varga Károly volt községi bíró és neje 950.— P, Peleszke, Sopron vm. 1000.— P, Rudolf Trónörökös Egyesület 1000.— P, Tiszaluc község 100.— P, Maglóca község 10.— P, Pinkamindszent község 20.— pengő. Kaszaper község 100.— P, Dávod község 50.— P, Sopronyszécsény község 5.— P, Szatmárnémeti thj. sz. kir. város 1000.— P, Barbacs község 20.— P, Kisbári 10.— P, Borsi község 60.— P, Nagybári község 30.— P, Gyopáros község 30.— P, Pereszteg község 20.— P, Nyitra és Pozsony vm. 1000.— P.

ADAKOZZUNK A

**REPÜLŐ ALAPRA,**

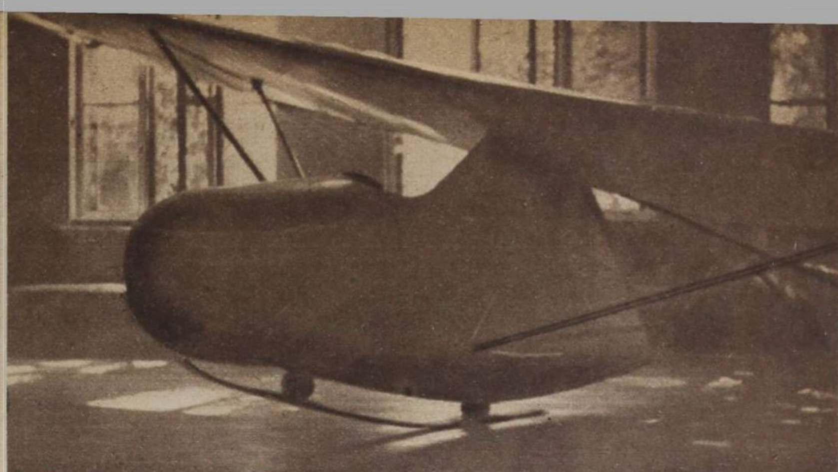
hogy minél több magyar ifjút képezhessünk

**repülővé**

Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. — Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bizott meg

Minden fillérrel a magyar repülőjövőt segítjük megalapozni!


A békésmegyei önkéntes hangárépítő diákmunkatáborban


A „Vöcsök" a gyulai repülőkiállításon

# Nagy repülő szervezkedés Békés megyében

### *vitéz Horthy István vándordíjat alapítottak*

Több évi kitartó munka eredménye bontakozik ki most Békés megyében, ahol példát mutató nagy összefogásban találkozott a vármegye repülő ifjúsága, hogy vágyálmát, a helybeli repülőközpontot megvalósítsa.

1934. évben a MOVE alakított repülő szakosztályt Békéscsabán, majd 1938-ban Gyulán alakult meg vármegyei szervezettel a Békésvármegyei Cserkészrepülők Egyesülete. Súlyos elemi csapásos, árvizes esztendőkben azonban kellő anyagi alapra szert tenni nem tudtak. Így önálló működést egyikük sem kezdhetett. Vármegyei szervezete lévén a Békésvármegyei Cserkészrepülők Egyesülete gyüjtött össze a megyebeli községek hozzájárulásaiból és apróbb adományokból annyit, hogy két repülőgépet és csörlőautót vehettek belőle s a tervezett hangárhoz szükséges anyag egy részét. A teljes anyagszükségletet azonban előteremteni nem tudták.

A teljesen reménytelennek látszó helyzetben az ifjúság minden akadályokon győzedelmeskedő lelkesedése és bizakodása győzött. Elhatározásukat, hogy a megyei repülőközpontnak létre kell jönnie, megvalósították. Megnyerték ügyüknek a vármegye vezetősége támogatását és a két repülő egyesület önálló működését megszüntetve, az egész vármegyére kiterjedő szervezettel „Békésvármegyei Repülő Egyesület" néven új repülő egyesületet alakítottak. Céljuk mielőbbi megvalósítása érdekében önkéntes munkatábort létesítettek, melyben az egész megye repülni vágyó ifjúsága képviseltette magát és 25 középiskolás fiú nyári szünideje egy részének feláldozásával hozzáfogott a hangár felépítéséhez. Ásták az alapokat, hordták a téglát, a maltert s vidáman végezték a nekik szokatlan munkát, mert fiatal izmaik erejével akarták kipótolni anyagi eszközeik hiányosságait. Önkéntes munkájuk híre annyira felkeltette a megye közönségének érdeklődését, hogy több vállalat azonnal segítségükre sietett építési anyagok juttatásával. A hangár ilyképpen már áll s a nagy anyagbeszerzési nehézségek ellenére is rövid idő mulva készen várja az első tavaszi napot, hogy az előkészületeknek megfelelően teljes erővel induljon meg Békés megyében is a magyar repülés egyik új ifjúsági repülőközpontjának működése.

A Békésvármegyei Repülő Egyesület központja a megye székhelyén Gyulán működik. De az egészséges versengés és a bajtársi szellem kialakítása céljából, a helybeli repülőleventék összefogására helyi alakulat létesíthető a vármegye valamennyi városában és községében. Eddig az egyesület Gyulai Csoportja és Békéscsabai MOVE Csoportja alakult meg.

Az alakuló közgyűlés az alábbi tisztikart választotta meg:

Az egyesület díszelnöke baiczai Beliczey Miklós főispán.

Elnök: dr. vitéz Márki Barna alispán.

Igazgató: Kienitz Vilmos Ármentesítő Társulat igazgató-főmérnök.

Ugyvezető-főtitkár: Dr. Elek László vármegyei árvaszéki ülnök.

Sportelnök: Bayer Jenő gimnáziumi tanár.

A Gyulai Csoport elnöke: Dr. Varga Gyula polgármester.

Ugyvezető igazgatója: Dr. Maróti József gimn. tanár.

A békéscsabai MOVE Csoport elnöke: vitéz Jánossy Gyula polgármester.

Ugyvezetője: Bayer Jenő gimnáziumi tanár.

A repülőkiképzés telephelye a három város, Gyula, Békéscsaba és Békés által bezárt háromszög közepén, Békéscsaba közepén fekszik, hogy mindenünnen könnyen megközelíthető legyen.

Hogy az új ifjúsági légi támaszpont erkölcsi és anyagi téren egyaránt biztos alapokon nyugodjék, az egyesület széleskörű propagandát fejt ki a repülés népszerűsítése érdekében. Csörlőüzemi felszerelésük és az ifjúsági modelezőkörök kisgépeiből jól sikerült repülőkiállítást rendezett az egyesület Gyulán is és Békéscsabán is.

Legutóbb tartott tanácsülésében pedig Beliczey Miklós főispán indítványára elhatározta az egyesület, hogy a kormányzóhelyettes úr hősi halálának s a magyar ifjak mindenkori repülő eszménykép dicső emlékének méltó megörökítése céljából az egyesület évenkinti legjobb eredményt elért repülőleventéjének jutalmazására, **vitéz Horthy István vándordíjat alapít.** Ugyancsak elhatározták, hogy a most épülő korszerű repülőhangáruknak is a **„vitéz Horthy István Hangár"** nevet adják, s a repülőkiképző üzemet is az Ő nevében indítják meg, hogy örök példaként ragyogjon mindenkor a békésmegyei repülőifjak előtt a hazaszeretetnek az önfeláldozásig menő példája, amelyet vitéz Horthy István állított a nemzet elé.




Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

**MAGYAR SZÁRNYAK**
**megjelenik havonta kétszer**
*minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

*Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.*



# Karol – repülőgép – egységes fedőlakk

fémre, fára vagy vászonra, éghetetlen, bevált az Északi-sarktól a trópusokig, nem válik r i d e g g é vagy puhává a KAROL — védőbevonat




## WARNECKE & BÖHM

lakk- és festékgyárak

BERLIN — WEISSENSEE

---

Magyarországi vezérképviselet:

**SZEBENY GYÖRGY**

okl. gépészmérnök

**Budapest, I., Attila-utca 14**




# FAG

## GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET

## HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

426000 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása    Felelős: Kárpáti Antal igazgató


gebhardt
4
SKF
SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.